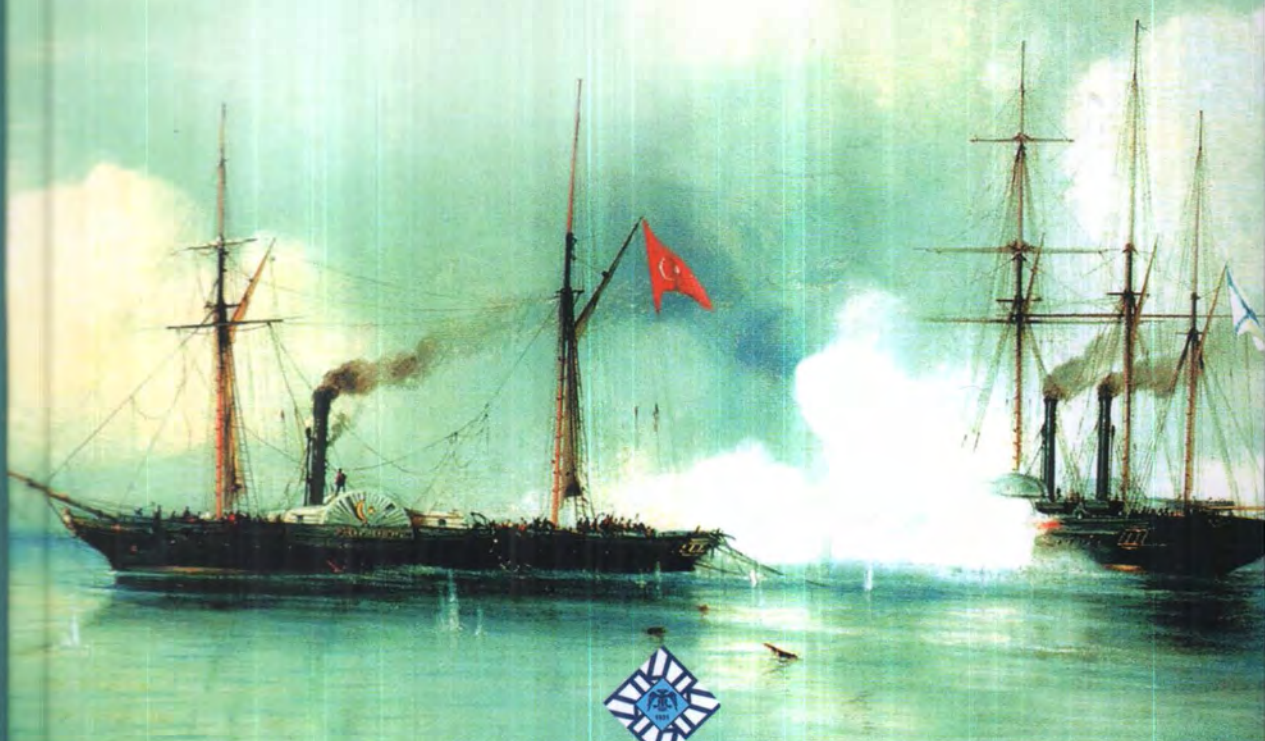
OSMANLI SULARINDA RUS VAPURLARI

BUHARLI ÇAĞINDA RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI (1856-1914)

Mesut KARAKULAK



TÜRK TARİH KURUMU

Mesut KARAKULAK
OSMANLI SULARINDA RUS VAPURLARI
BUHARLI ÇAĞINDA RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI (1856-1914)

Anne ve Babama...

OSMANLI SULARINDA RUS VAPURLARI

BUHARLI ÇAĞINDA
RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI
(1856-1914)

Karakulak, Mesut, 1986-

Osmanlı sularında Rus vapurları : buharlı çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası, 1856-1914 / Mesut Karakulak. — Ankara : Türk Tarih Kurumu, 2020.

xxii, 292 s. : resim (kimi renkli), portre, harita (kimi renkli), tıpkıbasım tablo ; 24 cm. — (AKDTYK Tarih Kurumu yayınları ; IV/A-2-2.3. Dizi-Sayı: 5)

Bibliyografya ve indeks var.
ISBN 978 - 975 - 17 - 4482 - 1

1. Deniz ticareti _ Türkiye _ Tarih. 2. Deniz ticareti _ Rusya _ Tarih. Deniz taşımacılığı _ Rusya _ Tarih. 3. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası_ Tarih. I. E.a. II. Dizi.

387.5094708
956.10154

Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yönetim Kurulunun 25.11.2019 tarih ve 787/7 sayılı kararı gereği 1000 adet basılmıştır.

ISBN: 978-975-17-4482-1

İnceleyiciler: Dr. Öğr. Üyesi M. Emre KILIÇASLAN
Dr. Öğr. Üyesi Mustafa TANRIVERDİ

Kapak Tasarım: Emine ÇAKIR

Baskı

SALMAT BASIM YAYINCILIK
AMBALAJ SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.
Sebze Bahçeleri Caddesi (Büyük Sanayi 1 Cad.)
Arpacıoğlu İş Hanı No:95/1 İskitler/ANKARA
Tel: (0312) 341 10 24 • Faks: (0312) 341 30 50
www.salmatbasim.com.tr • email: salmatbasim@gmail.com

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ VII
KISALTMALAR IX
TABLOLAR XI
KAYNAK TANITIMI VE YÖNTEM XIII
GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN KURULUŞU VE GELİŞMESİ

A. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Kuruluşu ve Rus İktisadi Gücü 13
1. Karadeniz'de Rus Deniz Nakliyat Şirketleri'nin Ortaya Çıkışı 15
2. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Kuruluşu 17
3. Hissedarlar: Rus İktisadi Gücü 26
B. Şirketin Karşılaştığı Sorunlar ve Çözüm Yolları 30
1. Limanların Durumu 31
2. Yönetimsel ve Mali Sorunlar 32
C. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının İlk Dönemleri ve Sefer Ağı 36
D. 1877-78 Osmanlı-Rus Harbine Kadar Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası . 47
E. 1877-78 Osmanlı-Rus Harbinde Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası 52
F. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Son Dönemleri 56

İKİNCİ BÖLÜM
RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN KARADENİZ'DEKİ FAALİYETLERİ

A. Karadeniz'in Rus Ticaretine Açılması 61
B. Karadeniz'deki Rus Limanlarında Faaliyetler 63
C. Trabzon ve Çevresindeki Faaliyetler 76
D. Samsun ve Çevresindeki Faaliyetler 93
E. Aşağı Tuna Faaliyetleri 110

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN AKDENİZ'DEKİ FAALİYETLERİ

A. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Osmanlı Akdenizi'ndeki Faaliyetleri 121
B. İstanbul Faaliyetleri 122
C. İzmir ve Çevresindeki Faaliyetler 139
D. Mersin ve Çevresindeki Faaliyetler 155
E. İskenderiye ve Çevresindeki Faaliyetler 164

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
POSTA TAŞIMACILIĞI, MİSYONERLİK VE HUKUKİ MESELELERDE RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI

A. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Osmanlı Sularında Posta Taşımacılığı 183
B. Kaçakçılık Faaliyetleri 190
1. Silah Kaçakçılığı 191
2. Kaçak Yolcu Taşımacılığı 197
C. Misyonerlik Faaliyetlerinde Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası 204
D. Vapur Kazaları ve Hukuki Meseleler 210

SONUÇ 219
KAYNAKLAR 227
KRONOLOJİ 255
DİZİN 259
EKLER 267

ÖN SÖZ

XIX. yüzyılın ilk yarısında geliştirilen ve bütün dünyaya yayılan buharlı gemiler, ticaretten ekonomiye savaşlardan gündelik hayata kadar neredeyse hayatın bütün veçhesini etkilemiştir. Küresel sermaye ve emtia akışını daha önceki yüzyıllarla mukayese edilemeyecek nispette hızlandıran ve arttıran buharlı teknolojisi, devletlerarası büyük bir rekabete yol açmıştır. Bu rekabete 1815'li yıllarda dâhil olan Rusya, çeşitli organizasyon meseleleri ve alt yapı eksiklikleri dolayısıyla 1850'li yıllarda Batı Avrupa ülkelerinin bilhassa İngiltere ve Fransa'nın gerisinde kalmıştır. Kırım Savaşı'nda bariz hale gelen bu teknolojik geriliği gidermek için Rus İmparatorluğu daha organize ve devlet destekli planlamalara başlamıştır. Bu teknoloji programının nihai ürünü Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası olmuştur. 3 Ağustos 1856 yılında kurulan kumpanya I. Dünya Savaşı yıllarına kadar faaliyet göstermiş, Rusya'nın ticaret filosu eksikliğini gidererek neredeyse bütün dünya denizlerine Rus ürünlerini ve kültürel unsurlarını taşımıştır. Rusya'nın XIX. ve XX. yüzyıllardaki büyük savaşlarında ise Rus Donanmasına lojistik destek sağlayarak Rusya'ya denizlerde belirli bir üstünlük kazandırmıştır.

Osmanlı Devleti'nin Kuzey komşusu olan Rusya'nın ticari olarak doğal yayılım alanı Karadeniz'in her iki yakası ve Osmanlı limanları olmuştur. Bu çerçevede Rus Vapur Kumpanyası, Karadeniz ve Akdeniz'de bulunan bütün önemli Osmanlı limanlarına düzenli seferler gerçekleştirmiştir. Yaptığımız çalışmada Rus Vapur Kumpanyasının Osmanlı sularındaki faaliyeti merkeze alınarak Batı kapitalizmi karşısında Rus kapitalizminin gelişim safhaları incelenmiştir. Kumpanya vapurlarının önemli amaçlarından birisi de Rus Ortodoks ve Müslümanların hac seferlerini organize etmek olmuştur. Bir devlet politikası olarak yapılan bu organizasyon Rusya'ya Ortodoks dünyasında büyük saygınlık kazandırmıştır. Kuruluş itibarıyla devlet-özel teşebbüs iş birliğini ifade eden ancak zamanla liberalleşerek tamamen özel sermayeye sahip olan şirket, yine de bütün faaliyet dönemi boyunca Rus siyasetinin temel uygulayıcılarından biri olmuştur. Bu minvalde çalışmamızda Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası, Rus Milli Kütüphanesinden elde edilen şirket raporları esas alınarak, şirket nitelikleri, faaliyet alanları, ticari etkinliği ve siyasi rolü bakımından incelenmiştir.

Her kitap çalışması arkasında yazarınca önemli olan bir öykü barındırır. Bu çalışmanın başlangıcında tabiatıyla en önemli pay danışmanım Prof. Dr. Abdullah

Gündoğdu'ya aittir. Uzun tartışmalarımızda ortaya koyduğu müstesna fikirlerle çalışmanın seyrini her zaman olumlu etkilemiş ve bütün süreç boyunca teşvik desteğini üzerimden eksik etmemiştir. Kendisine teşekkürü borç bilirim. Benim denizcilik tarihi alanında çalışmamın müsebbibi olan Prof. Dr. İlhan Ekinci, bu çalışma konusu hakkında ilk fikri vererek bir bakıma bu çalışmanın görünmeyen mimarı olmuştur. Her ne kadar övülmeyi hakaret olarak kabul etse de kendisine teşekkür etmemek çok büyük haksızlık olurdu. Rus arşivlerinin çalışma sistematiği ve yapısı konusunda oldukça faydalı tavsiyelerde bulunan ve Rusça çeviri konusunda uzmanlığını esirgemeyen Prof. Dr. Fatih Ünal'a teşekkürü borç bilirim. Çalışmam esnasında bakış açımı genişleten ve mukayeseler yapmama imkân tanıyan Fransız vapur şirketinin raporlarına ve İngiliz konsolosluk belgelerine, bana şahsi arşivlerini açma nezaketi gösteren Dr. Öğr. Üyesi Süleyman Uygun sayesinde eriştim. Gösterdiği cömertlik, nezaket ve sabır için kendisine müteşekkirim. Ayrıca bu çalışmanın seyri konusunda yardımlarını esirgemeyen Prof. Dr. Osman Köse, Prof. Dr. Bekir Koç ve Prof. Dr. Haldun Eroğlu'na minnettarım. Doktora çalışmamı ifa ettiğim Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi'nin Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı'nın kıymetli öğretim üyeleri Prof. Dr. Ayşe Onat, Prof. Dr. Eşref Buharalı, Prof. Dr. Üçler Bulduk, Prof. Dr. Saadettin Yağmur Gömeç ve Doç. Dr. Cihat Aydoğmuşoğlu sayesinde Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi'nin geleneksel akademik terbiyesine şahit oldum, kendilerine şükranlarımı sunuyorum. Sağladığı burs ile bu çalışmanın finansmanını kolaylaştıran Türk Tarih Kurumu'na, Osmanlı Belgelerini temininde her türlü kolaylığı sağlayan Başbakanlık Osmanlı Arşivinin değer çalışanlarına teşekkür ediyorum. Herhangi bir tezin tamamlanması dostların desteği olmadan mümkün değildir. Bu bakımdan benim çalışmamda da pek çok dostun emeği mevcuttur. Tezin hazırlanması ve bitirilmesi döneminde akademik ve şahsi her türlü desteklerini gördüğüm Araş. Gör. Murat Özkan'a, Araş. Gör. Halim Kılıç'a teşekkürlerimi sunuyorum. Doktora dönemimin ötesinde bütün eğitim hayatım boyunca her türlü zorluğa göğüs geren sevgili ailem şükran ve minnetin üzerindedir. Bu çalışma kıymetli eşim Merve Karakulak ve biricik kızım Asya'dan çaldığım vakit sayesinde tamamlanmıştır. Bana bu vakti tanıyan ve bütün desteği ile hayatın yükünü üzerimden alan eşime ne kadar teşekkür etsem azdır.

Dr. Mesut KARAKULAK

KISALTMALAR

A&P	: Accounts and Papers
A. DVN. DVE.	: Sadaret Düvel-i Ecnebiye Kısmı Belgeleri
AFL	: Archives de l'Association French Lines
A. MKT. MHM.	: Sadaret Mühimme Kalemi
A. MKT. NZD.	: Sadaret Mektubi Nezaret ve Devair Evrakı
A. MKT. UM.	: Sadaret Mektubi Kalemi Umumi Vilayet Yazışmaları
Bas.	: Basımevi
BEO	: Bâbıâli Evrak Odası
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
C. BH.	: Cevdet Bahriye
C. İKTS.	: Cevdet İktisat
C. ZB.	: Cevdet Zaptiye
Çev.	: Çeviren
DH. MKT.	: Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi
Ed.	: Editör
HAT	: Hatt-ı Hümayunlar
HR. HMŞ.	: Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği
HR. HMŞ. İŞO.	: Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası
HR. MKT.	: Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi
HR. SYS.	: Hariciye Nezareti Siyasi
HR. TO.	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ. DH.	: İrade Dâhiliye
İ. HR.	: İrade Hariciye
İ. HUS.	: İrade Hususi
İ. MM.	: İrade Mesail-i Mühimme
İ. MMS.	: İrade Meclis-i Mahsus
İE. ML.	: İbnülemin Maliye
MVL.	: Meclis-i Vala Riyaseti Belgeleri
No	: Numara
ROPİT	: Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası
s.	: Sayfa

S.	: Sayı
ŞD	: Şura-yı Devlet
Y. PRK. HR.	: Yıldız Perakende Hariciye Nezareti Maruzatı
YA. HUS.	: Yıldız Sadaret Hususi Maruzat

TABLOLAR

Tablo-1 : Ropit'in Hissedarları 27
Tablo-2 : Acentahaneler Ve Bürolarda Yükleme Ve Boşaltma Giderleri 35
Tablo-3 : 1857-1861 Yılları Arası Ropit'in Faaliyetleri 39
Tablo-4 : Ropit Vapurlarının 1862 Yılında Taşıdığı Yükler 40
Tablo-5 : Ropit Vapurlarının 1862 Yılında Taşıdığı Yolcular 42
Tablo-6 : Ropit Vapurlarının 1863 Yılında Taşıdığı Yükler 45
Tablo-7 : Ropit Vapurlarının 1863 Yılında Taşıdığı Yolcular 46
Tablo-8 : Ropit'in 1871-75 Yılları Rusya'nın Güney Limanlarındaki Yolcu Hareketliliği 69
Tablo-9 : Ropit'in 1881-85 Yılları Rusya'nın Güney Limanlarındaki Yolcu Hareketliliği 73
Tablo-10 : Ropit'in 1881-85 Yılları Rusya'nın Güney Limanlarındaki Emtia Hareketliliği 74
Tablo-11 : 1905-1909 Rusya Limanlarındaki Vapur Hareketliliği 76
Tablo-12 : 1870-78 Anadolu Hattı Emtia Gelirleri 83
Tablo-13 : 1890 Yılı Rusya'nın Trabzon'a İthalatı Ve İhracatı 87
Tablo-14 : 1 Mart 1890'Dan 1891'E Trabzon Limanındaki Gemi Hareketliliği 88
Tablo-15 : 1894 Trabzon Limanındaki Gemi Hareketliliği 91
Tablo-16 : 1887'De Samsun Limanı'na Giriş Çıkış Yapan Gemiler Ve Tonajları 101
Tablo-17 : 1890 Yılı Rusya'nın Samsun Limanına İthalatı Ve İhracatı 103
Tablo-18 : 1903 Yılı Samsun Çevresindeki Limanlarda Gemi Trafiği 108
Tablo-19 : Ropit 1865-66-67-70-71,Kalas Hattı Emtia Ve Yolcu Trafiği ... 115
Tablo-20 : Novorossysk Şirketinin 1847-1853 Yılları Arası İstanbul Hattı Geliri 125
Tablo-21 : 1861-65 Yılları Odesa-İstanbul Ve Taganrog-İstanbul Hattı Yolcu Ve Yük Hareketliliği 129
Tablo-22 : Ropit Ve Mesajeri Maritim Kumpanyası Odesa-İstanbul Hattı Ulaşım Fiyatları 132
Tablo-23 : Ropit 1880-81-82-83-84, Odessa İstanbul Hattı Emtia Ve Yolcu Trafiği 133
Tablo-24 : 1893-1897 Arasın İstanbul Limanı'na Gelen Gemiler 135

Tablo-25 : 1904-1905 İstanbul Limanı Buharlı Trafiği 137
Tablo-26 : İstanbul Limanında Faaliyet Gösteren Yabancı Bandıralı Buharlılar Ve Tonajları 138
Tablo-27 : 1864 Yılında İzmir Limanına Giren Ve Çıkan Gemiler 144
Tablo-28 : 1871'De İzmir Limanı Gemi Trafiği 146
Tablo-29 : Rusya'nın 1877-81 Yıllarında İzmir'den İthal Ettiği Emtialar ... 150
Tablo-30 : 1887 Yılı Mersin'e Giriş Çıkış Yapan Buharlılar 158
Tablo-31 : Mart 1889-90 Yılları Arası Mersin Limanı Gemi Trafiği 159
Tablo-32 : Ropit 1870-71-72, İskenderiye Hattı Emtia Ve Yolcu Trafiği 169
Tablo-33 : 1875-79 Yılları İskenderiye Hattı İstatistiği 170
Tablo-34 1882 Yılı Hacıların Kullandıkları Gemilerin Ülkelere Göre Oranları 173
Tablo-35 İskenderiye Ve Çevresi Hattında Ropit Gemilerinin Kalkış, Varış Saatleri Ve Hızları 175
Tablo-36 :1891-94 Yılları Doğrudan İskenderiye Ve İskenderiye Ve Çevresi Hattı Yolcu Ve Yük Hareketliliği 177
Tablo-37 : İskenderiye Ve Çevresi İhracat İstatistiği 180
Tablo-38 : Rusya'nın 1911 Yılı Mısır'a İhraç Ettiği Emtialar 181

KAYNAK TANITIMI VE YÖNTEM

A. Kaynak Tanıtımı

Çalışmada veriler iki aşamada elde edilmiştir. *Kütüphane taraması*: Konu üzerine yapılmış olan araştırmaların tespit edilerek toplanması ve ilgili eserlerin okunarak konuyla direkt ilgisi bulunan pasajların bilgi fişlerinde toplanması esas alınmıştır. Araştırmanın kapsadığı dönem içerisinde basılan süreli yayınlar içerisinden ilgili görülenler de kütüphane taraması bağlamında tespit edilmiştir. *Arşiv Taraması*: Araştırma konusu üzerine birden fazla arşiv bünyesinde belgeler bulunduğu bilinmektedir. Bu nedenle konuyla direkt ilgili belgeleri ihtiva edenler arşivler imkânlar dâhilinde taranmıştır.

1. Arşiv Kaynakları

Osmanlı denizcilik tarihi çalışmalarına dair temel kaynaklar Başbakanlık Osmanlı Arşivleri ile Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi'nde bulunmaktadır. Fakat bu arşivlerde istatiksel verilere ve diğer devletlerle olan ilişkilerin ayrıntılarına ulaşmak tümüyle mümkün olmamaktadır. Daha ziyade tezimizin *problematiğinde* de bahsettiğimiz üzere *mücadele dönemi* olarak belirlediğimiz alanda kullanabildiğimiz bu arşiv dokümanları Osmanlı-Rus ilişkilerinin gayri hukuki yönünü yansıtması açısından önem arz etmektedir. Zira büyük buharlı vapurların Osmanlı sularında boy göstermeye başlamasıyla sandalcıların işlerinden olmaları, resmi postaların taşınmasında suiistimallerin yaşanması, bu şirketlerin silah ve insan kaçakçılığına karışma olayları çoğunlukla Osmanlı arşiv belgeleri ile belirlenebilmiştir. Bu nedenle çalışmamızın bilhassa dördüncü bölümü Osmanlı arşiv kayıtlarına dayanılarak oluşturulmuştur. Bunun yanı sıra belgelerin dijitalize edilmesi ve tadilat sürecinin aralıklarla sürmesi nedeniyle Deniz Müzesi Arşivi'nden yeterince istifade edilememiştir.

Osmanlı arşivlerinin iki ülke arasında siyasi ve iktisadi ilişkilerin kurulmasında önemli bir yer tutan Rus kumpanyası hakkında teknik, görsel ve istatistiksel verilere ulaşmamıza yeterince imkân sağlamaması, yapılacak olan çalışmanın Rus arşivleri üzerinden ilerlemesine neden olmuştur. Osmanlı Denizcilik Tarihi araştırmaları için Rusya'da başvurulabilecek en önemli iki arşiv Petersburg'da bulunan Rus Donanma Arşivi (RGAVMF) *Rossiyskiy Gosudarstvenniy Arhiv Voenno-Mor-*

skogo Flota) ve Moskova'da bulunan Rus İmparatorluğu Dış İşleri Arşividir (*AVP-RI-Arhiv Vneşney Politiki Rossiyskoy İmperii)*. Bu iki arşivde de Rus Kumpanyası ile ilgili belge grubu mevcuttur. Rus Devleti Tarih Arşivi'nde (*Rossiyskiy Gosudarstvennyy Istoricheskiy Arkhiv)* 99.106.107. ve 109. Fonlarda Rus kumpanyası ile ilgili tüm belgeleri bulmak mümkündür. Bu nedenle çalışmamız kaynak toplama evresinde bu fonlardaki belge grubunu temin etmek için girişimde bulunulmuştur. Fakat Rus Milli Kütüphanesi'nde (*Rossiiskaya Natsionalnaya Biblioteka*) Rus Devlet Tarih Arşivi'ndeki belge gruplarının dijitalize edilerek yıllık olarak neşredildiği tespit edilmiştir. Bu nedenle matbu hali tespit edilen şirket raporlarının temin edilmesi yolunda Rus Milli Kütüphanesi tercih edilmiştir. Nitekim bir nevi şirketin kendi özel arşivinin bulunduğu bu kütüphanede şirketin 1856 yılından 1914 yılına kadar olan faaliyetlerinin yer aldığı ve yılda bir kez yayımlanmış olan *Obyasnitelnaya Zapiska k Otchetu Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli*[1] adlı raporlara ulaşılmıştır. Her birinin yaklaşık olarak 80 sayfa olduğu ve benzer bir yapıya sahip olan bu raporlarda şirketin daha ziyade mali işleyişi, ticari aktiviteleri hakkında çeşitli bilgileri içermektedir. Şirketin faaliyetlerinin farklı yönleri, gemi seyirleri, mavnaların durumu, yakıt tüketimi ve stoğu, depolar ve liman tesisleri hakkında bilgileri yine raporlarda bulmak mümkündür. Ayrıca önemli nicel veriler ve istatiksel bilgiler vererek ROPİT'in gelişim dinamiğinin sunulduğu raporlarda şirkete ait buharlı vapurların özellikleri, taşıdıkları yolcu ve yük miktarı tüm ayrıntıları ile verilmiştir. Sonuç olarak çalışma açısından oldukça önemli ve özgün olan bu kaynaklar çalışmada da önemli oranda kullanılmış ve çalışmanın temelini teşkil etmiş bulunmaktadır.

Devlet-özel teşebbüs ortaklığı ile kurulan Rus Kumpanyası kuruluş evresini tamamladıktan sonra liberalleşme evresine girmiştir. Bu durumu şirketin hissedarlarının yer aldığı ve önemli hisse değişiklikleri olduğunda yayımlanmış olan raporlardan tespit edebilmekteyiz. Bu raporlar *Spisok gg. Aktsionerov Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli*, İmeyushchikh *Pravo Golosa k 24 Aprelya 1863*[2], adıyla yayınlanmıştır. Şirkete ait tüm hissedarlar ve şirket yönetimindeki oy sayıları bu raporlarda verilmiştir

Rus Buharlı Vapur ve Ticaret Şirketi'nin yılda iki defa olmak üzere durum değerlendirilmesinin yapıldığı ve şirketin sefer organizasyonları hakkında önemli kararların alındığı hissedarlar toplantısı raporları da (Obşçee Sobranie Russkogo

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za..god). SPb.: Tip. Tovarişestva «Obşestvennaya polza».

[2] *Spisok gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, İmeyuşih Pravo Golosa k 24 Aprelya 1866 g.* (1866). SPb.

Obşçestva Parohodstva i Torgovli, Jurnal Obşçego Sobrania Aksionerov VIsşego Utverjdennogo Russkogo Obşçestva Parohodstva i Torgovli)[3] çalışmamızda yararlandığımız kayıtlar arasındadır.

Şirketin nihai kararlarını ve faaliyet ağını öğrenebildiğimiz önemli kaynaklardan biri de tüzüklerdir. (Ustava Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli, Odobrennyy Sovetom i Predstavlennyy na Utverzhdenie Obshchego Sobraniya gg. Aktsionerov)[4]. Bir nevi hükümetin taahhütlerinin de kaydedildiği bu tüzüklerde şirketin kuruluş felsefesini, amacını, hatlarını ve sigorta işlemlerini öğrenmemiz mümkündür. Kurulduğu yıldan itibaren şirket belli zaman aralıklarında tüzük değişikliklerine gitmiştir. Bu tüzüklerde şirketin değişim paradigmalarına görmek çalışmamızın ilerlemesi son derece faydalı olmuştur.

Çalışmamızda kullandığımız önemli arşivlerden birisi de Fransız armatörleri tarafından oluşturulmuş olan *Archives De L'association French Lines'tir.* Bu arşivde Fransız vapur şirketlerinin yanı sıra diğer vapur kumpanyaları hakkında da önemli dokümanlar bulunmaktadır.

2. Kaynak ve Araştırma Eserler

Rusya'nın deniz ülkesi konumunun pekiştirilmesinde önemli katkıları olan *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası*nın faaliyet tarihi daha çok yeni çıkan araştırmalarda incelenmiştir. Bunun yanı sıra şirket tarihi daha çok yayımlanmış olan verilerin kullanıldığı genel nitelikli yazılarla sınırlı kalmıştır. Araştırma eserler içerisinde Rus kumpanyasının faaliyetlerine ilk defa A. A. Skalkovski'nin yazdığı ve şirketin bilhassa kuruluş faaliyetlerinin kısa istatistiğinin verildiği *Russkoye Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli 1857–1869g*[5] adlı eserde değinilmiştir. Daha sonra oğlu K. A. Skalkovski tarafından şirketin Karadeniz, Akdeniz, Yunan Adaları, Adriyatik Denizi ve tüm Levant limanlarındaki faaliyetlerine ait bilgileri toplayan geniş kapsamlı bir çalışma olan *Russkiy Torgovyy Flot i Srochnoye Parokhodstvo na Chernom i Azov-Skom Moryakh*[6] neşredilmiştir. Bu çalışma araştırmamızın temel araştırma eserlerinden olmuştur. Skalkovski bu eserinde Rus Çarlığına bağlı olarak faaliyet yürüten ROPİT'in ilişkide bulunduğu ülkelerdeki yöntem ve uygulamalarının bir dökümünü ortaya çıkarmıştır. Ve bilhassa Rus Çarlığının liberal-ka-

[3] *Obşee Sobranie Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli.*

[4] *Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli (1856).* SPb.: Tip. D. Kesnevilya.

[5] Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli" 1857–1869 g. Odessa: Tip. P. Frantsov, Deribasovskaya-Rişel`evskaya: Odesskiy Almanah, Odessa, 2009, № 40.

[6] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgoviy Flot i Sroçnoe Parohodstvo na* Çernom *i Azovskom Moryah.* SPb 1887: Tip. A.S. Suvorina.

pitalist ekonomiye geçme sürecine dair önemli ipuçlarını yine bu eserde vermiştir.

Konu üzerine bugüne dek yapılmış olan en önemli eserlerden biri ise S. I. Ilovayskiy'in yazmış olduğu *Istoricheskiy Ocherk Pyatidesyatiletiya Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli*[7]dir. 17 Kasım 1903 tarihinde yazılmaya başlanan eser, *Novorossiysk İmparatorluk Üniversitesi* mali hukuk profesörlerinden Ilovayskiy'e şirket yönetimi tarafından ROPİT'in 50 yıllık tarihinin araştırılması teklifi neticesinde ortaya çıkmıştır. Bu eserde şirketin 1856'daki kuruluşundan sonraki 50 yıllık faaliyetler ve önemli olaylar kronolojik bir sıralamayla ayrıntılı bir şekilde hazırlanmıştır. Ayrıca kumpanyadaki tüzük ve yönetim değişikliklerinin arka planları da dönemlendirilerek sunulmuştur. Fakat Ilovayskiy'nin bu eseri değerli kılan en önemli husus şirket filosunun yapısındaki değişiklikleri, yolcu ve yük taşımacılığındaki dalgalanmayı, hisse fiyatlarındaki kazanç oranlarını ve mil hesabı devletten alınan yardımları bir bütün olarak sunmuş olmasıydı. Yazarın eşinin ROPİT'in hissedarları arasında olması şirketi daha yakından inceleyebilmesine olanak sağlamıştır. Ilovayskiy 13 Nisan 1907 yılında vefat ettiğinde kitabın birinci bölümünü bitirmek üzereydi. Bu nedenle yarım kalan bölüm eşi tarafından tamamlanmıştır. Yayınlamış olan kitapta kullanılan tüm kaynaklar dipnotlarda belirtilmediği halde, anlatılan olaylar açısından son derece zengin olduğunu belirtmek gerekir. Bununla beraber metnin, yazarın tasarımına uygun olarak yazılmış olması da tartışılır bir konudur. Zira metin şirket yönetimi tarafından da yazılmış olması ihtimali yüksektir.

Araştırmamızda son derece ehemmiyete sahip olan çalışmalar arasında D. A. Stepanov'un şirketin ilk yıllarındaki örgütsel yapılandırılmasını arşiv kaynaklarına dayanarak incelediği Uchrezhdeniye Russkogo Obshchestva Parokhodstva I Torgovli (1856–1857 Gody[8]) adlı makalesi yer almaktadır. Bu makalede yazar bilhassa ROPİT'in kuruluş dinamikleri üzerinde durarak ilk hissedarlar toplantısından hükümetin ve kurucu üyelerinin bu şirketin kurulmasına yaptığı katkıları oldukça ayrıntılı bilgiler ışığında sunmaktadır.

Rus kumpanyasının 1856-1932 yılları arasında sahip olduğu vapurlarla ilgili kısa kronolojik bilgi veren Trifonov ve Lemaçko'nun. *Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli 1856-1932*[9] adlı eseri de çalışmamız için önemli bilgi kaynağı olmuştur.

Ilovayskiy S.I, *Istoriçeskiy Oçerk Pyatidesyatiletiya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli.* Odessa.1907: Tip. Aktsionernogo Yujnorusskogo Obşestva Peçatnogo Dela.

[8] Stepanov D.A. (2011). "Uçrejdenie Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli (1856–1857" godı) // *Vestnik Çelyabinskogo Gosudarstvennogo Universiteta*, № 22 (237), istoriya, vıp. 46

[9] Trifonov Yu.N., Lemaçko B.V. (2009). *Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli (ROPiT). 1856– 1932.* SPb.: LeKo.

Zira eserde şirketin tüm vapurlarının görsel malzemesini de içinde barındırması yapılmış çalışma için son derece elzem görsel kaynağı sağlamıştır. Şirketin yük ve yolcu taşımacılığı da kapsayan bölgesel ve ekonomik nitelikli etkinlikleri dâhil olmak üzere, faaliyetlerinin 1856-1864 arasını kapsayan kısmını ayrıntılı bir şekilde analiz eden M.N. Barışnikov, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli: Uçrejdenie, Funktsionirovanie, Perspektivı Razvitiya (1856–1864 gg.)[10] adlı makalesi de son derece önemli bilgileri ihtiva etmektedir. Yazar şirket hakkında bugüne kadar yapılmış olan en kapsamlı çalışmayı yapmıştır. Zira arşiv ve araştırma eserlerinin titizlikle işlendiği bu çalışmada şirketin kuruluş felsefesi ve ilk yıllardaki faaliyet ağı kronolojik bir biçimde değerlendirilmiştir.

Çalışmamıza 19. yüzyıl Rus tarihi çalışmaları ile öne çıkan Peter Weisensel'in önemli katkıları olmuştur. Zira yazarın The Russian Steam Navigation and Trade Company[11] adlı ansiklopedi maddesi şirketin tarihini biri bütün olarak görmemizi sağlamıştır. Ayrıca yazarın kaynak temini noktasında sağladığı katkılar çalışmanın ilerlemesi açısından son derece faydalı olmuştur. W.E. Mosse'nin "Russia and the Levant, 1856-1862: Grand Duke Constantine Nicolaevich and the Russian Steam Navigation Company[12]" adlı makalesi de Rusya Donanma Bakanlığı'nın Kırım Savaşı sonrası bir buharlı kumpanya kurma çalışmalarının irdelendiği önemli bir çalışmadır. Bu makale diğer çalışmalarda çok üzerinde durulmayan Rus misyonerlerden ve hac ziyaretlerinden bahsedilmektedir. Ayrıca Grandük Konstantin Nikolayeviç'in şirketin kuruluşu için iç ve dış dinamiklerin oluşmasındaki çabaları yine bu çalışma dâhilinde verilmiştir.

Rus denizciliği hususunda önemli bilgiler ihtiva eden *Morskoy Sbornik*[13] dergisinde çıkan makaleler ve raporlar çalışmamıza önemli katkı sunmuştur. Zira Rus literatürüne göre en eski Rus dergileri arasında gösterilen Morskoy Sbornik bizzat Çar I. Nikolay'ın emriyle Denizcilik Bilim Komitesi tarafından kurulmuştur. İlk sayısı 25 Mart 1848 yılında basılmış ve bu tarihten itibaren günümüze kadar aylık olarak yayınlanan bu dergi Rus denizciliği ile ilgili önemli bilgi kaynağı olması yönüyle son derece önem arz etmektedir. Zira derginin birçok sayısında Rus

[10] M.N. Barışnikov, "Russkoe Obşestvo Parohodstva I Torgovli: Uçrejdenie, Funktsionirovanie, Perspektivı Razvitiya (1856–1864 Gg.)", *Yekonomiçeskaya Istoriya*, 2015 Tom 13 № 2, 106-130.

[11] Peter Weisensel, "The Russian Steam Navigation and Trade Company," *MERSH*, Vol. 32.

[12] W. E. Mosse," Russia and the Levant, 1856-1862: Grand Duke Constantine Nicolaevich and the Russian Steam Navigation Company", *The Journal of Modern History*, Vol. 26, No. 1 Mar., 1954.

[13] Mesut Karakulak, "Türk Denizciliğine Dair Bir Rus Literatür Taraması Morskoy Sbornik" *Türk Tarihine Dair Yazılar,* Ankara 2017.

kumpanyası ile ilgili doğrudan ve dolaylı olarak makaleler neşredilmiştir Hatta şirket yöneticilerinin kaleme aldığı raporlarda yine bu dergide yayınlanmıştır.

Sanayi Devrimi ile beraber düşük maliyette seri üretime geçen İngiltere diğer ülkelere bu ürün stoğunu pazarlamak için konsolosları aracılığı ile arz talep dengesini gözeterek pazar oluşturma siyaseti gütmüştür. Konsolosların her yıl hükümete gönderdiği raporlarda rakip ülkelerin ticari aktivitelerine de yer verilmiştir. Bu nedenle bu konsolosluk raporları (House of Commons Parliamentary Papers) şirketin yıllık sefer ağını belirlememizde ve diğer rakip şirketlerle karşılaştırma yapmamıza önemli derecede veri sağlamıştır. Zira ROPİT'in faaliyet yürüttüğü tüm limanlardaki konsolosluk raporları verileri çalışmamıza işlenmiştir[14].

Rus kaynaklarına nazaran bazı limanlar ve bölgeler hakkında daha ayrıntılı bilgi sunan Fransız kaynakları çalışmamızda önemli bir yer tutmuştur. Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure*[15], adlı 7 ciltlik eseri de çalışmamız yararlanılan önemli kaynaklardandır. Yazarın Osmanlı hâkimiyet dairesindeki bölgeler hakkında ayrıntılı, kantitatif bilgiler sunması şirketin limanlardaki emtia trafiğindeki yerini belirlememizde önemli katkı sağlamıştır. Ayrıca Fransız ticaret raporlarımda oluşan bir dizi yıllıklar (*Annales Commerce du Exterieur Turquie, Annales du Commerce Exterieur Russie)* çalışmamıza önemli derece istatistiki bilgi sunmuştur[16].

Şirketin kurucuları olan N.A. Arkas ve Nikolay Aleksandroviç Novoselskiy'nin raporları bilhassa kumpanyanın kuruluş hikâyesini ve işleyişine tanık olmamıza imkân sağlamıştır. Zira Arkasın Novoselskiy ile ortak kaleme aldığı *Obuçenii Russkogo Parohodnogo Obşestva po Moram:* Çernomu, *Azovskomu, Srednemu i Adriatiçeskomu*[17] ve bizzat kendi düşüncelerini ifade ettiği, *Mneniya O Soverşenstvovanii Upravleniya Delami Russkogo Obşestva Parohodstva I Torgovli, Polojitelnıe Osnovı Dlya Sozdaniya Avtonomnogo Predstavitelstva Po Etomu Predmetu*[18] adlı

[14] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1902 on the Trade of the Cosntantinople,* No. 2196, Londra-1903.

[15] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure* Paris-1892.

[16] *Annales Commerce du Exterieur Turquie,*1846-1859, No 14; *Annales Commerce du Exterieur Turquie,* No. 15; *Annales Commerce du Exterieur Turquie,* No. 17; *Annales du Commerce Exterieur Turquie,* Faits Commerciaux, N: 22, Annales du Commerce Exterieur Russie.

[17] Arkas, N. A. "Obuçenii Russkogo Parohodnogo Obşestva po Moram: Çernomu, Azovskomu, Srednemu i Adriatiçeskomu" *"N. A. Arkasu, N. A. Novosel`skiy. Fioletovıy. type.*, 1856.

[18] N. A. Arkas, *Mneniya O Soverşenstvovanii Upravleniya Delami Russkogo Obşestva*

makaleler son derece önem arz etmektedir. Ayrıca Arkas'ın biyografyasının yapıldığı General Adyutant admiral, Nikolay Andreeviç Arkas", *Biografiçeskiy Oçerk Sostavlennıy A. M. Denisovım*[19], adlı eserde de önemli bilgiler bulmak mümkündür. Bilhassa denizcilik sahasında önemli tecrübeleri olan Arkas'ın Rus Kampanyası'nda yöneticilik yaptığı dönem eserde bize orijinal bilgiler sunmaktadır. Novoselskiy'nin *Morskoy Sbornik*'te yayınladığı *Sravnenie Russkavo obş. Parohodstva i Torgovli», «Frantsuskaya Kompaniya» «Slujba Morskih Priklyuçeniy Imperialov i Avstriykavo Lloyda*[20], adlı raporu da son derece önem taşımaktadır. Zira bu makalede ROPİT'in kuruluş aşamasında önünde örnek teşkil eden Mesajeri İmperyal ve Avusturya Lloyd hakkında karşılaştırmalı istatistiki bilgiler sunulmuştur. Bu rapor şirketin kurulduğu dönemde diğer şirketler ile karşılaştırma yapmaya olanak sağlaması açısından faydalı bilgiler içermektedir.

Karadeniz'deki Rus limanları üzerine oldukça az çalışma yapılmıştır. Mose Lofley Harvey's in California Üniversitesinde, *The Development of Russian Commerce on the Black and Its Significance* adlı doktora tezi bu alanda yapılmış olan önemli çalışmalardan biridir. Bu nedenle Harvey's in çalışması tezimizde yararlandığımız önemli kaynaklardan biri olmuştur.

Şüphesiz çalışmamıza en büyük katkıyı Türkiye'de bu alanda yapılmış iki doktora tezi sağlamıştır. Bunlardan ilki M. Emre Kılıçaslan tarafından 19 Mayıs Üniversitesi'nde yapılmış olan *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*[21] adlı çalışmadır. Lloyd kumpanyasının Osmanlı sularındaki ilişki ağının tüm ayrıntıları ile ortaya koyulduğu bu çalışmada şirketin rakiplerinden olan Rus Kumpanyası hakkında da son derece ehemmiyete haiz bilgiler bulmak mümkündür. Bir diğer çalışma ise Süleyman Uygun tarafından Sakarya Üniversitesi'nde yapılmış olan *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'de Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)* adlı tezdir. Bu tez 2015 yılında *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1915)*[22] ismiyle ba-

---

Parohodstva I Torgovli, Polojitelnıe Osnovı Dlya Sozdaniya Avtonomnogo Predstavitel*stva Po Etomu Predmetu*, S. Peterburg 1961

[19] General Adyutant admiral, Nikolay Andreeviç Arkas", *Biografiçeskiy Oçerk Sostavlennıy A. M. Denisovım*, Sevastopol` 1877.

[20] N. Novoselskiy, "Sravnenie Russkavo obş. Parohodstva i Torgovli», «Frantsuskaya Kompaniya» «Slujba Morskih Priklyuçeniy Imperialov i Avstriykavo Lloyda", *Morskoy Sbonik*, Vol. XLIII, No. 10 Oktyabrya 1859..

[21] M. Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, OMU. SBE, Tarih, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

[22] Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1915,* Kitap Yay., İstanbul 2015.

sılmıştır. Bizzat şirket raporları ile yazılmış olan bu çalışma yine ROPİT'in diğer vapur kumpanyaları nezdinde yerinin saptanması açısından son derece önemli bilgiler ihtiva etmektedir.

B. Araştırma Problemi ve Yöntem

1. Problem

19. Yüzyıl tüm dünya ölçeğinde önemli ve hızlı değişimlere sahne olmuştur. Bu değişimlerin katalizörü sayabileceğimiz Endüstri Devrimi, yapısı gereği ülkeler arası hareketliliği artırmıştır. Üretim hız ve miktarının artması, teknolojinin nakliyat alanında kullanılarak üretilen metanın taşıma imkânlarının çeşitlenmesi ve eskiye nazaran büyük ölçüde seri bir şekilde gerçekleştirilebilmesi 19. Yüzyıl ticaretini daha önceki yüzyıllardan ayıran en önemli göstergelerden biri haline gelmiştir. Buharlı makinelerin kara ve deniz taşıtlarında kullanılması neticesinde Endüstri Devrimi'ni gerçekleştirmiş ülkelerin ürünleri bu gelişimi henüz gösterememiş ülke pazarlarında boy göstermiştir. Üretim ve nakliyat alanındaki gelişmeler birbirini körükleyerek var olan potansiyelin kuvveden fiile çıkmasına sebebiyet vermişlerdir. Bu arada endüstriyel ülkelerde üretim ve nakliyat konularında uzmanlaşan özel şirketler birbiri ardına kurulmaya başlamıştır. Bu şirketlerin sınırları içerisinde kuruldukları devletlerle karmaşık ilişkileri vardır. Bu ilişkiler ağı tam anlamıyla çözülememiş olsa da kısaca; şirketlerin kâr amaçlı faaliyetlerini yürütürken bu faaliyetlerini sekteye uğratmamak kaydıyla kuruldukları ülkelerin politikası uyarınca çeşitli eylemler de gerçekleştirdikleri bilinmektedir. Osmanlı Devleti bu bağlamda oldukça rahat bir eylem alanı sunmuştur. Devlet'in klasik çağından itibaren verdiği ahidnâmeler ve modern zamanlarda imzaladığı antlaşmalar ülke sınırlarını bu tarz eylemlere açık hâle getirmiştir. Dolayısıyla bu tarz şirketlerin Osmanlı topraklarındaki faaliyetleri hem ekonomik hem de siyasal bakımdan araştırılmaya muhtaçtır.

Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (Fransızca: *Societe Russe de Commerce et de Navigation, Rusça: Русское общество пароходства и торговли)*, yukarda tasvir etmeye çalıştığımız dönemde kurulan ve faaliyetlerini gerçekleştiren şirketlerden biridir. Genel manada Rus Çarlığı, İngiliz ve Fransızların, kendilerini Karadeniz ve Akdeniz'de etkisiz hale getirerek sömürge yollarının güvenliğini garanti altına almaya çalıştıklarını biliyordu. Bu nedenle gerek devlet merkezli gerekse de özel nakliyat şirketleri aracılığıyla Akdeniz limanları ve Kuzey Afrika sahilleriyle posta ve ticari bağlantılar kuran bu devletleri, Rusya kendi kurduğu kumpanyalar ile etki alanlarını daraltabilir ve Kırım Savaşı öncesindeki gibi, Karadeniz'deki nüfuzunu

kazanarak ticarette yeniden söz sahibi olabilirdi. Ayrıca bu kumpanyanın gelişmesi Rusya'nın güney sularındaki ticari aktiviteleri sayesinde ülkenin ekonomik kaynaklarını geliştirecek ve diğer etkili deniz gücü olan devlet kumpanyaları ile Rus kumpanyalarının rekabet edebilecek güce erişmesini sağlayacaktı. Nitekim hem ticari hem siyasi nedenlerden dolayı bir zorunluluk haline gelen bu kumpanya bizzat Rus Çarı II. Aleksandr emriyle kurulmuştur. Devlet desteğiyle kurulan bu kumpanya Rus siyasi, iktisadi ve askeri hedeflerinin gerçekleştirilmesinde önemli bir rol üstlenmiştir.

Rus denizcilik tarihinin en büyük taşımacılık şirketi olan bu kumpanya on bir önemli rotada düzenli olarak hizmet vermeye başlamıştır. Bunlardan sekizi Odesa'da (tüm Karadeniz, Aşağı Tuna, Yunan adaları, Adriyatik denizi, İtalya ve tüm Levant Limanları) diğer rotalar ise İskenderiye, Marsilya ve Trieste'dir. Genelde yabancı vapur kumpanyalarının özelde ise Rus Kumpanyasının Osmanlı Devleti'yle olan ilişkilerinde çeşitli konu başlıkları belirlemek ve kabataslak da olsa dönemlendirme yapmak mümkündür.

Hukuksuz Dönem; buharlı gemiler ve bunları çalıştıran özel şirket yetkililerinin Osmanlı sularındaki "tarz-ı hareketlerinin" kesin olarak belirlenmediği, bir karmaşa yaşanan ilk dönemdir. *Hukukileşme Dönemi*; uluslararası deniz hukuku, uluslararası antlaşmalar ve Osmanlı ahidnâmeleri uyarınca kumpanyaların görev ve sorumluluklarının belirlenip uygulanmaya başladığı dönemdir. *Mücadele Dönemi*; Osmanlı Devleti'nin gerek halkın tepkisi (sandalcıların işlerinden olmaları, kumpanyaların uğramadığı limanlarda mağdur olanlar) gerekse de devletin stratejisi (resmî postaların taşınması meselesi, kumpanyaların silah ve insan kaçakçılığına karışmaları vs.) dolayısıyla kendi buharlı ağını -devlet girişimleri ve özel girişimlerle- geliştirerek yabancı kumpanyalarla çatıştığı dönemdir.

Rus Kumpanyası ve Osmanlı Devleti arasında çeşitli başlıklar altında ilişkiler gelişmiştir; *Posta Taşımacılığı*. Merkez taşra arası devlet evrakı ve şahıs postaları taşınmıştır. Devlet evrakının taşınması çeşitli şüpheli durumlara yol açmıştır. *Yolcu taşımacılığı*. Bu tarz nakliyatı çok geniş bir yelpazede değerlendirmek gerekir. Yurt içi ya da yurt dışı limanlar arasında seyahat eden Osmanlı tebaası sivillerden cepheye giden askerlere, devlet erkânına, suçlulara kadar pek çok gruptan insan Rus Kumpanyası vapurlarından faydalanmışlardır. Tüm bunlar gerçekleşirken Kumpanyanın zaman zaman insan kaçakçılığı vakalarına karıştığı anlaşılmaktadır. Ermeni ve Sırp isyancıların kumpanya vapurlarıyla taşınması büyük problemler çıkmasına sebebiyet vermiştir. *Yük taşımacılığı*. Ticarî metadan askerî malzemeye ve kaçak silahlara dek pek çok kalem mal Rus vapurlarında taşınmış, bu faaliyet çeşitli sorunların çıkmasına sebebiyet vermiştir. Ayrıca Karadeniz üzerinden geli-

şen mal taşımacılığı Osmanlı'nın kendi sınırları içerisindeki yol ağlarındaki trafiği önemli ölçüde değiştirmiştir. *Devletlerarası ilişkiler*. Kumpanya ve Osmanlı Devleti arasındaki münasebetler genelde Rusya Sefareti üzerinden gelişmiş ve burada çıkan sorunlar iki devletin ilişkilerinde yansımıştır. Ayrıca kapitülasyonlara konu olan antlaşmaların sorgulanmasında yabancı kumpanyaların rolü de önemli bir etkendir. *Osmanlı kentlerinde değişim*. Batılılaşmaya başlayan Osmanlı'da kentlerin değişiminde deniz nakliyatının dolaylı rolü konusunda pek çok yayın yapılmıştır. Ancak deniz ulaştırma şirketlerinin doğrudan müdahale ile de bu değişimde etkisi vardır. Rus Kumpanyası da yaptırdığı, iskele, depo, dükkân vs. ile bu faaliyete katkıda bulunmuştur.

Genel manada amacımız bu Kumpanyanın Osmanlı sularındaki faaliyetler ağını ortaya çıkartarak değerlendirmelerde bulunmaktır

2. Yöntem

Konu üzerine bugüne dek yapılmış çalışmalar tespit edilerek, bu çalışmaların ortaya koydukları temel paradigma hazmedilmiştir. Böylece daha evvelki tezlerin ortaya konmasının ardından, araştırmacının yetenekleri çerçevesinde bu paradigmaya nasıl bir katkıda bulunabileceği ve nasıl bir senteze ulaşabileceği şekillenmiştir. Şu ana dek konu üzerine Osmanlı devlet belgelerini ve Rus kaynaklarını kullanan bütünü kapsayan bir araştırma gerçekleştirilmediği için ağırlık bu tarz belgeler üzerine kurulmuştur. Konunun fikri yönüne eğilebilmek amacıyla iktisat tarihi ve deniz ticaret hukuku ile ilgili temel eserler taranmıştır. Kapitalizm tarihi ve uluslararası deniz ticaret hukuku bilgisi ham verilerin karşılaştırmalı olarak işlenmesi konusunda araştırmacının temel rehberi ödevini üstlenmiştir.

GİRİŞ

TARİH BOYUNCA OSMANLI-RUS TİCARİ İLİŞKİLERİ VE VAPUR KUMPANYALARI

A. Yelkenli Döneminde Diplomasi ve Ticaret

19. yüzyıla gelindiğinde büyük devletlerin siyasi alandaki gücü ve konumu, deniz ticareti ve iktisadi alandaki gücüyle orantılı bir şekilde var olabilmekteydi. Bu yüzyıl daha önceki yüzyıllara oranla, sivil ve askeri ilişkilerin birbirine daha fazla karıştığı ve birinin diğerini beslediği ya da birindeki eksikliğin diğerindeki eksikliği pekiştirdiği bir dönemdi. Bu yüzyılda her alanda olduğu gibi denizcilik ve iktisadi alanda liberal hareketlerin merkeziyetçi ya da devletçi ekonomiye karşı başkaldırdığı ve nihayetinde peşinden sürüklediği bir süreç yaşanmaktaydı. İstikbalin denizlerde ve deniz nakliyatında olduğu bir dönemde, büyük devletler dünya ekonomik arenasında nüfuz edinebilmek gayesiyle birbiri ardına filosunda buharlı makinelerden oluşan deniz taşıtlarına ulaşmanın yollarını ve çarelerini aradılar. Öncülüğünü Büyük Britanya'nın yaptığı bu süreç her devlette etkisini farklı bir şekilde derinden hissettirdi. Denizlerdeki devrim karalardaki endüstriyel devrimle bütüncül ve tamamlayıcı bir yapıda olmaktaydı. Çok yönlü bu devrimi birlikte götürmeyi başaran İngiltere, Fransa gibi Avrupa devletleri Çarlık Rusya'sı, Osmanlı ve Avusturya gibi devletlere oranla açık ara üstün oldular. Bu teknolojiye bir an önce kavuşmak arzusunda olan Çarlık Rusya'sı, bu sürece bizzat devletçi ve yarı liberal bir şekilde ancak 1856 yılında *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası* ile dâhil olabildi.

Rusya'daki en büyük taşımacılık şirketlerinden biri olan *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası*[23], Rus Çarlığının denizlerdeki amacının yanı sıra siyasi, iktisadi ve askeri olarak stratejik hedeflerini gerçekleştirme gayesine imkân sağlamış ve Kırım Savaşı'ndan sonra Karadeniz, Tuna Nehri, Boğazlar ve Akdeniz'de Rus varlığı ve nüfuzu için önemli bir vasıta/araç olmuştur[24]. Kırım Savaşı'ndan sonra Sivasto-

[23] Bundan sonra bu şirketin adı verilirken ROPİT (Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli -Русское Общество Пароходства И Торговли) şeklinde kısaltılarak verilecektir.

[24] D. A. Stepanov "Uçrejdenie Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli (1856–1857 godı)" *// Vestnik Çelyabinskogo Gosudarstvennogo Universiteta, No: 22 (237), 2011,* İstoriya, s. 30.

pol'ün yeniden bir denizcilik merkezi haline getirilmesinde, Rusya'nın Karadeniz, Tuna Nehri, Boğazlar, Akdeniz ve Uzak Doğu sahilleri arasındaki yük ve yolcu taşımacılığında, Avrupa ve Asya ülkeleriyle ulaşımın sağlanmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Kumpanyanın bu faaliyetleri Rusya'nın Karadeniz bölgesindeki ekonomik üstünlüğünü pekiştirmiş, savunma bakımından konumunu da kuvvetlendirmiştir. Sivastopol'de[25] 19. yüzyılın sonu itibariyle güçlü bir askeri deniz üssü kurulması ve 20. yüzyılın başında bu üssün geliştirilmesi tamamen şirketin çabaları sonucunda gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Osmanlı sularında Rusya'nın ticari potansiyelinin hem Karadeniz hem de Akdeniz'de Avrupa ülkeleri ile rekabet edebilecek bir seviyeye ulaşması, yine bu şirketin faaliyetleri neticesinde tahakkuk etmiştir. Bunlarla beraber şirketin Osmanlı-Rus siyasi, ticari ilişkilerinde oynadığı rolün önemi iki ülkenin yaklaşık beş asırlık ticari, siyasi ilişkilerinin seyri içerisinde değerlendirilecek olursa tebarüz edecektir.

Osmanlı-Rus ilişkileri 15. yüzyılın sonlarına doğru Moskof Büyük Knezliği'nin Osmanlı topraklarında ticari imtiyaz sağlamasına yönelik faaliyetler neticesinde başlamıştır. Osmanlı tabiiyetinde olan Kırım Hanı Mengli Giray aracılığı ile 1495 yılında İstanbul'a gelen Rus elçisi *Mihail Andreyeviç Pleşeyev* II. Bayezid'in huzuruna çıkmış ve bir takım ticari imtiyaz talebinde bulunmuştur[26]. Fakat Knezlik ve imparatorluk arasında geçen bu ilk ticari mahiyetteki temaslar Moskof Knezliği için pek olumlu sonuçlanmamıştır. Osmanlı-Rus ilişkilerinde yüzyıllar boyu çözümlenmeden süregelen temel meseleler, bu ilk temaslar döneminde ortaya çıkmış ve ilişkiler uzun dönem bu problemler etrafında şekillenmiştir[27].

Moskova Knezliği ile doğrudan münasebete girmekten sakınan Osmanlı İmparatorluğu, Altınordu Devleti'nin (1502) yıkılması sonucu Karadeniz'in kuzeyinde önemli bir güç haline gelen Kırım Hanlığı'na karşı denge siyaseti uygulayarak Knezlikle münasebetleri geliştirmek adına elçi teatisinde bulunmaya başlamıştır[28]. Zira 1514 yılında Moskova Knezi IV. Vasili, *Mihail İvanoviç Alekseev* başkanlığındaki elçilik heyetini muhtelif konularda ilişkileri geliştirmek üze-

Sivastopol Limanında Denizcilik Bakanlığının başında bulanan P.V. Çiçagov'un inisiyatifine bağlı olarak 1805 yılından beri ticaret yapılmıyordu. Yarım asırdır burası Karadeniz Filosu'nun askeri deniz üssü olarak hizmet veriyordu. Bkz., "ROPİT Çernomorskoy Flot" *Iz Istorii Flota Morskoy Flot,* №3, 2007, s. 90.

[26] V. Teplova, *Russkie Predstaviteli ve Tsargrade 1496-1891,* İstoriçeskiy Oçerk, Saint Petersburg 1891, s.3.

[27] Halil İnalcık, "Osmanlı-Rus İlişkileri 1492-1700", *Türk Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992,* TTK, Ankara 1999, s.25-26.

[28] Halil İnalcık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", *Belleten,* XII, S. 46, TTK, Ankara 1948, s. 354.

re İstanbul'a göndermiştir. Buna mukabil Osmanlı Devleti tarafından ilk defa Moskova'ya bir elçilik heyeti yollanmıştır[29]. Osmanlı-Moskova-Kırım hattında gerçekleşen bu siyasi denge oyunları Kırım Hanı Mengli Giray'ın ölümünden sonra da bir müddet devam etmiştir[30]. Fakat Çar IV. İvan devrinde Rusların hâkimiyet alanlarını Türk illeri sahasına doğru genişletme politikası iki ülke arasındaki ilişkilerin de gerilmesine neden olmuştur. Bilhassa Altınordu baskısının ortadan kalkmasının akabinde askeri ve siyasi alanda önemli bir güç haline gelen Ruslar, ilk olarak 1552'de Kazan'ı 1556'da ise Astarhan'ı ele geçirerek kuvvet kazanmaya başlamıştır[31]. Astarhan'ın ele geçirilmesi uluslararası ticaretin en yoğun olarak kullanılan yollarından biri olan İdil-Volga Nehri güzergâhının Rusların kontrolüne girmesini sağlamıştır. Rusya'nın bu genişlemesi Osmanlı Devleti'nin bölgede uyguladığı denge siyasetini derinden etkileşmiştir. Rusya, Osmanlı Devleti'nin hâkimiyet sahası olan Karadeniz'i tehdit edecek duruma gelmiştir[32]. Osmanlı Devleti bakımından *Rus Meselesi*nin başlangıcı kabul edilen bu tarihle de siyasi, iktisadi ve askeri alanlarda büyüyen Ruslara karşı çeşitli önlemler alınmaya başlanmıştır[33]. Rus yayılmacılığına karşı set çekmek ve kuzeye yapılacak seferlerin lojistiğini kolaylaştırmak için Don-Volga nehirleri arasında kanal açma projesi geliştirilmiş ancak akim kalmıştır[34]. Bu başarısızlığının birçok nedeni olmasına rağmen kuşkusuz en önemli nedenlerinden biri Kırım Hanı Devlet Giray'ın kendi nüfuzunu kaybedeceği düşüncesiyle bu sefer ve organizasyona gerekli desteği vermemesidir[35].

Ruslar askeri ve siyasi başarıları neticesinde kazandığı nüfuzu denizcilik ve ekonomik sahaya uyarlamak için girişimlere başlamıştır. Bu nedenle 1555 yılında

Aslında Osmanlı tarafından daha önce dostluk münasebetlerinin tesisi ve geliştirilmesi için Moskova Knezliği'ne bir elçilik heyeti gönderilmiştir. Fakat bu elçilik heyeti Osmanlı himayesindeki Kefe sancak beyleri nezdinde kabul edilmiştir. bkz., Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600,* Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 59; V. Teplova, *Russkie Predstaviteli ve Tsargrade 1496-1891,* İstoriçeskiy Oçerk, Saint Petersburg 1891, s.5.

30 İnalcık, "Osmanlı-Rus İlişkileri 1492-1700", s.28.

S. F. Oreşkova, "Rusya ve Osmanlı Devleti Arasındaki Savaşlar" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler,* İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay. İstanbul 2003, s. 3027-18; rat s.152-154.

32 Murat Fidan, "Osmanlı-Rus Ticari Rekabetinin İki Devlet Arasında Yapılan Antlaşmalara Yansıması" İÜEF Tarih Dergisi, S. 44, İstanbul 2008, s.68.

33 İlyas Kamalov, *Rus Elçi Raporlarında Astrahan Seferi*, TTK, Ankara 2011, s. 2.

İnalcık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei. ..", s. 372.

A.B. Şirokorad, *Rusların Gözünden 240 Yıl Kıran Kırana Osmanlı-Rus Savaşları Kırım-Balkan-93 Harbi ve Sarıkamış,* Çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul 2009, s. 42-50; Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi,* TTK, Ankara 2010, s. 160.

İngilizlerin desteği ile Rus geleneksel ürünlerinin dış pazarlara açmak ve mevcut hammaddelerin işlenebilmesini sağlamak için *Moscovy Companya* şirketi kurulmuştur[36]. Bu ekonomik aktiviteler neticesinde münasebet geliştirilen İngilizler ayrıca Rusya'ya ateşli silahlar da temin etmiştir. Böylelikle askeri teknoloji bakımından ordusunu revize eden Rusya, Kafkaslar ve Asya'daki ilerleyişini sürdürmüş ve çeşitli Türk toplulukları ile temasta bulunarak onları kendi himayesine almıştır[37].

XVII. yüzyıl Osmanlı-Rus ilişkileri iki ülkenin de iç ve dış dinamikleri etrafında şekillenmiştir. Nitekim 1598'ten 1613'e kadar Moskova'da tahta geçecek Çar'ın belirlenmesi sorunu ve *Romanov* hanedanlığının kurulması ile neticelen karışıklık dönemi (*Smutnoe Vremya)* Rus toplumu ve siyasi bileşenleri için geçici bir travmaya yol açmıştır[38]. Fakat XVII. yüzyılın ikinci yarısından sonra iç ve dış problemlerini en aza indirgemeyi başaran Ruslar, bilhassa Kırım ve Karadeniz istikametinde ilerleme çabasında olmuşlardır. Osmanlı Devleti için son derece hassas bir konu olan Karadeniz meselesi iki ülkeyi karşı karşıya getirmiş 1678 yılında Çehrin seferi düzenlenmiştir[39]. Osmanlı orduları bu seferden başarılı dönmesine rağmen 1681 yılında Kırım Hanı ile Ruslar arasından yapılan ve dolaylı olarak da olsa ilk Türk-Rus antlaşması olarak bilinen *Bahçesaray Antlaşması (1681)* ile Ruslar, önemli siyasi ve iktisadi kazanımlar elde etmiştir[40].

Bu zamana kadar Osmanlı Devleti ile doğrudan doğruya karşılaşmaktan çekinen Ruslar, Petro ile beraber Kırım ve Azak üzerine saldırılar yaparak Karadeniz'de kendilerine bir hâkimiyet sahası açmaya başlamıştır. Nitekim Karadeniz'in kilidi konumundaki Azak'ın 1695 ve 1696 yılında kuşatılması Petro'nun takip ettiği siyasetin ciddiyetini göstermiştir. Bu bakımdan Türk ve Rus tarih yazımında basmakalıp halini alan *"Rusların sıcak denizlere inme politikası"* geleneksel bir politikanın sarih ve sade ifadesidir. Rusların siyasi ve iktisadi ilerlemesi eylem ve sonuç kıstasları göz önünde bulundurulduğunda bu durum daha iyi anlaşılmaktadır[41]. Zira Osmanlı Devleti'nin Kutsal İttifak devletleri ile imzaladığı Karlofça Ant-

Kurat, *Rusya Tarihi*, s. 171-173.

İnalcık, "Osmanlı-Rus İlişkileri 1492-1700", s.30-31.

Nicholas V. Rıasanovsky, Mark D. Steınberg, *Rusya Tarihi*, Çev., Figen Dereli, İnkilap Yay., İstanbul 2011, s. 160-162.

[39] Halil İnalcık, "Kırım", *İ.A.*, VI, MEB Yayınları, İstanbul 1961, s. 750.

[40] Antlaşmaya göre Özü nehrinin sağ kısmındaki bölge Osmanlıya bırakılacak, Özü nehri Rusya ve Kırım arasında sınır kabul edilcekti. bkz., Kurat, *Rusya Tarihi*, s. 234; Mustafa Nuri Paşa, *Netayicü'l-Vukuat, I-II*, haz. Neşet Çağatay, TTK, Ankara 1992, s. 278-279.

[41] M. Cavid Baysun, "Azak",*İ.A.*, II, MEB Yayınları, İstanbul 1961, s. 89; Kurat, *Rusya Tarihi*, s.252-253; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, III/I, s. 582-583.

laşması'nın müzakeresinde Rusya, Karadeniz'e açılmasını sağlayacak Kerç Boğazı'nın kendisine bırakılması için fırsat kollamıştır. Bu isteklerinde başarılı olamayan Ruslar, ertesi yıl 1700'de Osmanlı Devleti ile ayrı bir antlaşma yapmak üzere İstanbul'a bir heyet göndermişlerdir. 1700 yılında yapılan İstanbul Antlaşması ile Karadeniz'in kapılarını açacak olan Azak'ın tam hâkimi olmuşlardır[42]. Fakat bu antlaşmadan ziyade Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de bazı imtiyaz sahibi devletlerin dışında ticaret gemilerinin bile seyrine izin vermediği bir dönemde Rusların antlaşma yapmak üzere elçilik heyetini Azak'da yeni inşa ettiği donanmasına ait *Krepost (Kale)*[43] gemisiyle göndermesi, Osmanlı-Rus ilişkileri açısından son derece önemli bir gelişmedir. Zira Petro Karadeniz'e çıkan bu ilk Rus savaş gemisi hamlesiyle Osmanlı'ya karşı açıkça meydan okumuş ve Karadeniz üzerindeki Rus emellerini de ortaya koymuştur[44].

XVIII. yüzyıl iki fetih imparatorluğu için birçok kez yolların kesiştiği bir dönüm noktası olmuştur. Bilhassa Rusya'nın yükselişi ile Osmanlı'nın düşüşü paralel olarak gelişmiştir. Dünyada bilimsel, teknolojik, ekonomik ve askeri alanlarda birçok gelişmenin yaşandığı bu dönemde daha yüzyılın başında Prut nehri kıyısında iki devlet önemli bir mücadele vermiştir. Osmanlı'nın galibiyeti ile neticelenen bu savaşta imzalanan Prut Antlaşması (1711) ile Ruslar siyasi ve iktisadi hedeflerinin merkezinde olan Karadeniz politikasına bir müddet ara vermek zorunda kalmıştır[45]. İki devlet arasında Karadeniz, Kırım, Kafkasya ve Tuna beyliklerinin sınır alanlarında devam eden mücadele 1739 yılında yapılan Belgrad Antlaşması'yla yeni bir boyut kazanmıştır. Antlaşmanın 9. maddesine göre Rus tüccarlar, Osmanlı topraklarında ticaret yapma hakkı ve ahidnameli tüccarların sahip olduğu haklardan yararlanma imkânı elde etmişlerdir. Fakat Ruslar Karadeniz üzerinden gerçekleşen ticareti sadece Osmanlı tebaasına ait sefinelerle gerçekleştirebilecektir[46]. İki ülke arasında 35 yıl kadar uygulamada kalan bu antlaşma süresince Osmanlı-Rus ticari ilişkileri büyük yükseliş göstermiştir.

Bu antlaşmanın Osmanlı-Rus ticari ilişkilerini ilgilendiren kısmı 10. madde ile belirlenmiştir. Fakat Rusların Karadeniz'de ısrarla serbest ticaret yapma girişimleri başarılı olamamış ve Karadeniz Osmanlı iç denizi hüviyetini korumuştur. *Muâhedat Mecmûası* III. TTK , Ankara 2008, s. 209-219.

[43] Ayrıntılı bilgi için bkz., Fatih Ünal, "Karadeniz'e Çıkan İlk Rus Savaş Gemisi Krepost ve Ukraintsev'in İstanbul Elçiliği (1699-1700)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 5, S. 20, Kış-2012.ss.221-245.

[44] V. Teplova, s.10; s. A.B. Şirokorad, s. 75-76.

Akdes Nimet Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Enstitüsü Yayınları, 2 C. 1951-1953 s. 702-706.

[46] *Muâhedat Mecmûası*, C. III, s. 244-251.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Rus Çariçesi II. Katerina dönemi (1762-1796) Rusların jeopolitik hedeflerini gerçekleştirdiği tarihi bir dönüm noktasıdır[47]. İki devletin bir kez daha karşı karşıya geldiği 1768-1774 savaşında Osmanlı Devleti'nin Ruslar tarafından ağır bir yenilgiye uğratılması ve savaş sonucunda 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nın imzalanması bu hedeflerin gerçekleştirilmesini sağlayan en somut başarı olmuştur. Bu antlaşmayla stratejik konumlarda olan Kırım, Eflak ve Boğdan'ın ilhak süreci başlamış ve Ruslar Karadeniz hinterlandında önemli bir nüfuz kazanmıştır[48]. Ayrıca antlaşmanın 11. maddesiyle Rus tebaasının ticari imtiyazları yeniden garanti altına alınmıştır. Böylece Ruslar Karadeniz ve Akdeniz'de kendi gemileriyle ticaret yapmaya başlamışlardır[49]. Bu durum pek çok meseleyi beraberinde getirse de Ruslar, Osmanlı pazarlarına hızlı bir giriş yaparak bazı ürün kalemlerinde Avrupalı tüccarlarla rekabete başlamıştır. Osmanlı tüccarlarının daha önce alışık olmadığı bir boyutta ticari mübadelelerine devam eden Ruslar, birçok Osmanlı iskelesinde sorunlar yaşamıştır. Ayrıca Avrupalı devletlerin Ruslara verilen ticari imtiyazlardan duydukları rahatsızlık ve Rusların Kırım'da yürüttükleri faaliyetler iki ülke arasında *Küçük Kaynarca Antlaşmasını* açıklayıcı mahiyette olan *Aynalıkavak Tenkihnamesi'nin* (1779) imzalanmasına sebebiyet vermiştir. Bu antlaşma ile Osmanlı sularında seyrü sefer yapacak olan Rus gemilerinin tonajlarına kısıtlama getirilerek Avrupalı tüccar gemileri ile eşitlenmiştir[50].

Osmanlı-Rus ticaret hacminin oldukça genişlediği bu yeni dönemde dünya ticareti merkantilizm etrafında şekillenirken, klasik Osmanlı ekonomik sistemi bu sürece uyum sağlayamamaktaydı[51]. Bilhassa Ruslar ile yapılan ticari antlaşmalarda teoriden pratiğe birçok karşılıklı suiistimallerin yaşanması Osmanlı ekonomik sistemini iyice alt üst etmekteydi[52]. Öte yandan anlaşmalarla belirlenmiş gümrük vergilerinin bölgeden bölgeye keyfi uygulamalarla belirlenmesi veyahut mükerreren talep edilmesi sorunların daha girift bir hal almasına neden oluyordu. Bu

İlber Ortaylı, "XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri", *Türk Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992*, TTK, Ankara 1992, s. 127; George Vernadsky, *Rusya Tarihi*, Çev. Doğukan Mızrak-Egemen Ç. Mızrak, Selenge Yayınları, İstanbul 2009, s. 129-130.

[48] Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, TTK, Ankara 2006, s. 375-376.

Muâhedat Mecmûası, C. III, s. 259-260; Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları)*, I, TTK, Ankara 1953, s. 121-135.

[50] *Muâhedat Mecmûası*, C. III, TTK , Ankara 2008 , s. 280-282.

Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, İş Bankası Yay., İstanbul 2013 s. 29-30.

Örneğin Aynalıkavak Tenkihnamesi ile Rus tüccar sefinelerinin tonajları, diğer Avrupalı ülkelerin gemileri ile eşitlenmişti. Fakat iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin kaydının tutulduğu ahkâm defterlerinden Rus tüccarların bu duruma her zaman riayet etmediğini tespit etmekteyiz. bkz., *BOA, Rusya Ahkâm Defteri, 85/3*, s.180/1440.

duruma Osmanlı'nın bu denli tepkisizliği geniş imtiyazlar karşısındaki savunma mekanizması olarak da algılanabilir[53]. Fakat iki ülke arasında gelişen bu ticari karmaşa Rus baskıları sonucunda 1783 yılında 81 maddelik geniş kapsamlı bir ticaret antlaşması ile belli bir düzene oturtulmuştur[54]. Akabinde 1787-1791 Savaşı ile Kırım da dâhil olmak üzere pek çok stratejik bölgeyi yönetim dairesine alan Ruslar, çok geniş bir deniz hattına sahip olmuştur. Aynı zamanda Ruslar, Osmanlı denizlerinde en imtiyazlı olduğu bu dönemde Karadeniz'in kuzeyinde iktisadi kazanımlarını jeopolitik istikrara çevirmek üzere yeni şehir ve limanlar kurmaya başlamıştır. Bu nedenle bölgenin ana limanı ve bilhassa Güneyin *Petersburg'u* olması düşüncesiyle 1778'de Dinyeper ağzında Kerson şehri kurulmuştur[55]. Yine Azak denizi, Kırım ve Kefe dolaylarında da yeni şehir ve limanlar inşa edilmeye başlanmıştır[56]. Fakat bu limanlar iç bölgelerdeki zengin ürün stogunu Batı ile buluşturabilecek yeterliliğe ulaşamamışlardır. Bu nedenle bizzat Katerina tarafından 1794 yılında Osmanlı Devleti'nin önemli iaşe iskelelerinden olan *Hocabey* yakınlarında Odesa Limanı kurulmuştur. Bu liman Osmanlı-Rus modernleşmesinin ve yenidünyadaki merkantilizm etrafında şekillenen ekonomik düzenin karşılaştırması yönünde önemli bir yere sahiptir. Çünkü Rus kontrolüne geçerek *Hocabey'den Odesa'ya* Tatarların küçük iktisadi faaliyetlerinden, Rus ve Rumların yaşadığı kozmopolit bir yapıya bürünerek, Rus politikaları neticesinde önemli bir ticaret merkezine dönüşen Odesa, 1839 yılında serbest liman olarak Batı ile Doğu arasında stratejik bir antrepo görevi görmüştür. Bu nedenle iki devlet arasındaki asırlık çekişmenin sonuçlarını yansıtması açısından bu liman önemli bir örnek teşkil etmekledir[57].

Karadeniz'in önemli bir kısmının Rusların kontrolüne geçmesiyle beraber yapılan yeni limanlarla dünya ekonomik düzenine dâhil olması ve 1783 yılında yapılan ticaret antlaşmasıyla geniş imtiyazların elde edilmesi diğer devlet gemilerinin Rus bayrağı altında ticaret yapmasına olanak sağlamıştır[58]. Bu durum Karadeniz'i sadece Osmanlı'nın meselesi olmaktan çıkarıp Batılı ülkelerin bilhassa da kendi ticari üstünlüğünü kaybetme noktasına gelen İngilizlerin en öncelikli soru-

BOA, Rusya Ahkâm Defteri, 85/3, s.74, /669.

Muâhedat Mecmûası, III, s. 284-319.

Mose Lofley Harvey's,*The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance*, University of California, Berkeley, 1938. s. 49

[56] Patricia Herlihy, *Odessa a History 1794-1914*, Harvard University Press, 1986, s. 21.

Mesut Karakulak, "Hocabey'den Odessa'ya Bir Limanın Gelişimi", *OÜSBAD*, S.12, Temmuz 2015, s. 308.

[58] İdris Bostan, İzn-i Sefine Defterleri ve Karadenizde Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları" *Beylikten İmpaatorluğa Osmanlı Denizciliği,"*, İstanbul 2008, " , s. 326.

nu haline gelmesine neden olmuştur[59]. Rusların Karadeniz'e hâkim olmasına karşı bu durumu dengelemek isteyen Osmanlı Devleti, 1802 yılında sırasıyla Fransa, İngiltere ve diğer muhtelif ülkelere ticari imtiyaz vermiştir[60].

XIX. yüzyıl Osmanlı-Rus iktisadi ilişkileri daha önceki yıllarda olduğu gibi Rusların üstünlüğü ile sonuçlanan savaşlar etrafında şekillenmiştir. Zira ilk olarak 1806-12 yılları arasında gerçekleşen savaş neticesinde imzalanan *Bükreş Antlaşması (1812)* ile Ruslar, Tuna Nehrinin iki ağzında seyrü sefer yapabilme ve diğer muhtelif konularda ticari imtiyazlarını devam ettirme imkânına sahip olmuştur[61]. 1828-29 yılları arasında cereyan eden bir diğer savaş sonucunda imzalanan *Edirne Antlaşması'nın (1829)* 7. maddesiyle bir dizi imtiyazları devam ettirirken iki devlet arasında devam eden ticarette Rus tüccarlar aleyhine oluşan münferit durumları önleyici tedbirler eklenmiştir[62]. Osmanlı Devleti'nin Ruslara verdiği tavizler zikredilen imtiyazlarla sınırlı kalmamıştır. Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın isyanını bastırmakta zorlanan Osmanlı Devleti, kendi valisine karşı Ruslar ile ittifak yapmak zorunda kalmıştır. Bu ittifak sonucunda imzalanan *Hünkâr İskelesi Antlaşması (1833)* ile Ruslar, Osmanlı pazarlarında neredeyse egemen devlet konumuna yükselmiştir[63]. Fakat Osmanlı topraklarındaki siyasi ve iktisadi çıkarlarını Ruslara devretmek istemeyen Fransa ve İngiltere'nin şiddetli tepkisine yol açan bu antlaşma geçerliliğini koruyamamıştır[64]. Bilhassa bu yüzyılın başlarından itibaren İngilizler, Rusya'ya karşı Osmanlı bütünlüğünü savunan politikalar izlemeye başlamıştır. Osmanlı Devleti de artan Rus nüfuzu ve Mehmet Ali Paşa tehlikesinden dolayı İngiliz himayesini benimsemiştir. Fakat *Sanayi Devrimini* başlatmış olan İngilizlerin, diğer Avrupalı Devletlerin merkantilist bir politika sonucu pazarlarına girememesi, böyle bir politika izlemesinin temel sebeplerindendir. Zira 1838 yılında İngilizlerle imzalanan *Balta Limanı Antlaşması (1838)*[65] ile Osmanlı toprakları açık bir pazar haline gelerek ithal emtialar tarafından piyasanın istilası bilhassa bu politikaların bir ürünüdür[66]. Bu antlaşmaya rağmen

Ali İhsan Bağış, «Rusların Karadeniz'de Yayılmaları Karşısında İngiltere'nin Ticari Endişeleri», *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977, s. 212-213.

[60] Bostan, a.g.m., s. 326.
Muâhedat Mecmûası, C.IV, s. 56.
Muâhedat Mecmûası, C.IV, s. 74-76.
Erim, s. 293-299.

[64] Murat Fidan, "Osmanlı-Rus Ticari Rekabetinin İki Devlet Arasında Yapılan Antlaşmalara Yansıması" İÜEF Tarih Dergisi, S. 44, İstanbul 2008, s.83.

[65] Ayrıntılı bilgi için bkz., Mübahat Kütükoğlu, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, TTK, Ankara 2013.

[66] Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, İş Bankası Yay., İstanbul 2012, s. 32-34.

İngilizler, 1783 yılındaki ticaret antlaşması ile Rusların diğer devlet tüccarlarından daha az gümrük vergisi ödemesinden dolayı avantajlı bir konuma sahip olduğunu savunmaktaydı. Bu nedenle İngilizlerin baskıları sonucu Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanan 1846 Ticaret Antlaşması ile Osmanlı topraklarında ticaret yapan devletlerin gümrük resimleri eşitlenmiştir[67]. Ancak XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünya ekonomisine entegre olarak küreselleşme çağını yaşayan Osmanlı Devleti'nde gümrüklerde himaye sistemine doğru bir yaklaşım belirmiştir. Bunun neticesinde 1862 yılında Rusya ile 21 maddeden oluşan bir ticaret antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmayla kendi iktisadi çıkarlarını bir nebze de olsa korumaya alan Osmanlı Devleti, Rusya'nın iktisadi kalkınmasına engel olamamıştır[68].

B. Buharlı Çağında Osmanlı ve Rusya

XIX. yüzyıl hem Osmanlı-Rus ilişkileri hem de Avrupa ve diğer dünya ülkeleri açısından önemli değişimlerin yaşandığı uzun bir yüzyıl olmuştur. Bilhassa *Coğrafi Keşiflerin* Avrupa'da oluşturduğu finansal birikim, tarımsal ekonomiden seri üretime geçişin yaşandığı *Sanayi Devrimi'ni* doğurmuştur[69]. Ardından deniz taşımacılığında gerçekleşen teknolojik gelişme ile buhar makinesinin gemilere uygulanması *deniz kapitalizminin* ötesinde gelişmelerin ortaya çıkmasını sağlamıştır[70]. Önceden planlanabilirlik noktasında kalkış ve varış tarihlerinde belli bir standart yakalayan ve uzun mesafelerde seyahati güvenli hale getiren *buharlı gemiler,* yerel ticari unsurların dünya ekonomisine katılımını hızlandırmıştır. Böylece ülkeler arası ticari trafik daha fazla önem kazanırken uluslararası rekabet de önemli seviyelere ulaşmıştır[71].

Buharlı çağı da diyebileceğimiz XIX. yüzyıl Osmanlı ve Rus modernleşmesi için önemli fırsatların ortaya çıktığı bir zaman dilimi olmuştur. Bilhassa Rusya'nın 1861 yılında *Serfliği* kaldırması kapitalizmin ülke sınırlarında gelişimi için önemli bir fırsatı sunarken sanayileşme hızı da olağanüstü bir şekilde artmıştır. Buna karşın Rusya hala Avrupa ülkeleri arasında kırsal nüfusun en yüksek olduğu bir

Bu antlaşmayla 1783 Ticaret Antlaşması ve 1829 Edirne Antlaşması'nın 7. maddesi geçerliliğini koruyordu. Antlaşmanın tam metni için bkz. *Muâhedat Mecmûası*, IV, ss. 98-109.

[68] Antlaşmanın tam metni için bkz. *Muâhedat Mecmûası*, IV, ss. 154-164.
David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi,* Alan Yay., İstanbul 1995, s. 36.
İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticareti'nde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi,* XXI, S. 2, Aralık 2006, s. 37; Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları...*, s. 4.

[71] Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922,* Çev., Ayşe Berktay, İstanbul 2009, s. 182.

toplumdu. Bu nedenle geleneksel üretim biçimlerini devam ettiren köy komünü Rusya'nın dünya ekonomik sistemine entegre olmasına engel teşkil ediyordu. Ayrıca Rus fabrikalarında üretilen ürünlerin oldukça az bir kısmı halk tarafından tüketilebilmekteydi. Bu nedenle ihracata yönelen üretici, Batı pazarlarında rekabet edemediğinden bilhassa Osmanlı, İran, Çin ve Asya pazarlarını tercih ediyordu[72]. Bu noktada demir ağının gelişmesine paralel olarak Rusya'nın iç bölgelerdeki ürün stokunu dış pazarlara açılan Karadeniz limanlarına yığması çağın en önemli taşımacılık aracı olan buharlı gemilere ihtiyacı son derece zaruri hale getiriyordu[73]. Batı, bu sorunu devlet destekli kurulan özel nakliyat kumpanyaları yardımıyla aşıyordu. Zira İngilizler daha 1833 yılında Londra ve İskenderiye arasında düzenli bağlantı kurmayı başarmıştı. Ardından kurulan *Peninsular&Oriental Kumpanyası* tümüyle sanayileşen İngiltere ekonomisinin çevre ülkelere yayılışının en önemli aracısı oldu. Aynı zamanlarda kurulan *Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi* ve *Lloyd Kumpanyası* Avusturya'nın, 1851 faaliyetlerine başlayan *Mesajeri Maritim* ise Fransa'nın yenidünya düzenindeki temsilcileri oldu.

Sanayi Devrimi sonrası Batı Avrupa devletleri tamamlayıcı unsurlar aracılığı ile iktisadi kazanımlarını geliştirirken dünya ekonomik sistemine dâhil olmaya çalışan Osmanlı ve Rusya da bu gelişmelere tepkisiz kalmamıştır. Zira Rusya tarafından çağın en önemli taşıma aracı olan buharlı gemi teknolojisi yakinen takip edilmiştir. Hatta 1811 yılında buharlı geminin mucidi olan Robert Fulton, uzun süredir bu teknolojiyi elde etmeye çalışan Rus hükümetine, 20 yıllık imtiyaz karşılığında buharlı gemi yapmayı teklif etmiştir. Bu teklif Rus hükümetince kabul edilmiştir. Fakat Fulton'un 1815 yılında ölmesi bu projenin yarım kalmasına neden olmuştur[74]. Buharlı gemi teknolojisine bir an evvel sahip olmak isteyen Rus hükümeti eş zamanlı yürütülen çalışmalar neticesinde 1815 yılında Petersburg'da bulunan Karl (Charles) Nikolaevitch Baird'e ait fabrikada *Elizabet*[75] adını verdikleri ilk buharlı gemiyi inşa etmiştir. Bu buharlı, ilk seferini 3 Kasım 1815'te Petersburg-Kronstadt arasında yaparak Rus buharlı gemi serüvenini başlatmıştır[76]. Bunun yanı sıra aynı yıl P.G. Sobolevsky de buharlı gemi yapımı için önemli çalışmalar yapmıştır. Fakat Sobolevsky'in yaptığı vapurlar Rusya'daki güçlü nehir

Nicholas V. Riasanovsky, Mark D. Steinberg, *Rusya Tarihi*, Çev., Figen Dereli, İnkilap Yay., İstanbul 2011, s. 442-452.

[73] M. E. Falkus, *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Aladdin Şenel, s. 73.

V. S. Virginsky, "The Birth of Steam Navigation in Russia and Robert Fulton", *Technology and Culture*, Vol. 9. No: 4, Oct., 1968., s. 565.

[75] Ek-5

Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, London-Newyork, 2001, s.20; *Morskoy Sbornik*, C. 1, 1941, s. 56-63; V. S. Virginsky, a.g.m., s. 565.

akıntılarında tam manasıyla başarılı olamamıştır. Izhorsky'nin 1816 yılında yapımına başladığı *Skoryi* (Rapid) vapuru ise Karadeniz donanmasının ilk buharlısı olmuştur[77]. Rusların Akdeniz'deki ilk buharlısı ise 1826 yılında Archangel'de yapılan *Liokhkii (Ligtht)* vapuru olmuştur[78]. 24 Temmuz 1828 yılında Nikolayev tersanesinde inşa edilen ve 1833 yılında Odesa-Kırım hattında sefer yapan *Odesa* adlı vapur ise Rusya'nın Karadeniz'deki buharlı serüveninin başlangıcı kabul edilmiştir[79]. Hemen ardından yapımına başlanan *Naslednik (Varis)* adlı vapurun inşası ise o kadar pahalıya patlamıştır ki Rusya kendi tersanelerinde buharlı gemi yapımından bir müddet vazgeçmiştir. Bu nedenle buharlı gemilerin öncüsü konumunda olan İngiltere'den vapur sipariş edilmiştir. 1835 yılında Odesa'ya ulaşan bu vapura *Petro* adı verilmiştir[80].

Rus buharlı gemi inşasında İngiliz mühendislerin katkıları son derece mühimdir. Zira 1830 yılında Rusların Nikolayev tersanesinde inşa ettiği 6 vapurun makineleri İngiltere'den sipariş edilmiştir[81]. Ayrıca Rusların Karadeniz'deki en iyi buharlılarından biri olan 1500 tonluk *Vladimir* buharlısı da 1848 yılında İngiltere'de inşa olunmuştur[82].

Osmanlı'nın buharlı serüveni ise İngiltere'den satın alınan ve 1828 yılında İstanbul'a ulaşan *Sürat* (Swift) vapuru ile başlamıştır[83]. Aynı dönemlerde buharlı gemi teknolojisini kullanmaya başlayan Osmanlı ve Rusya yine hemen hemen aynı zamanlarda kendi sularında sefer organizasyonu gerçekleştirmek için küçük çaplı vapur filoları kurma girişiminde bulunmuştur. Zira Osmanlı Devleti, Fransa'dan satın aldığı *Peyk-i Şevket* vapuruyla İstanbul-İzmir bağlantısını sağlarken, Rusya 1833 yılında kurulan *Karadeniz Vapur Kumpanyası* ile Odesa-İstanbul ve

Hem Elizabet hem de Skoryi (Rapid) vapuru oldukça düşük kapasiteli vapurlardır. bkz., Emir Yener, *Iron Ships and Iron Men: Naval Modernization in The Ottoman Empire, Russia, China and Japan From a Comparative Perspective 1830-1905*, Boğaziçi Üniversitesi, Master Tezi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2009, s. 133.

[78] V. S. Virginsky, "The Birth of Steam Navigation in Russia and Robert Fulton", *Technology and Culture*, Vol. 9. No: 4, Oct., 1968., s. 567-568.

[79] F. Shevchenko," Port Pripiski – Odessa" *Morskoy Flot*, 1978, S. 7, S. Petersburg, s. 27-28. *A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli. 1857–1869 g". Odessa: Tip. P. Frantsov", Deribasovskaya-Rishelyevskaya: Odesskiy Almanakh*, Odesa 2009, No:40, s. 8-9.

[81] Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2012, s. 19.

[82] Andrew Lambert, "*The Introduction of Steam*", *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*, Editör, Andrew Lambert, London: Conway Maritime Press, 1992), s. 27.

[83] Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 143.

Karadeniz limanları arasında düzenli sefer başlatmıştır[84]. Daha sonra Osmanlı nezdinde kurulan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa ve Seyr-i Sefain İdaresi sefer organizasyonlarını daha düzenli hale getirirken Rusya da aynı dönemlerde kurulan *Novorossiysk Vapur Şirketi* ve muhtelif küçük çaplı diğer şirketlerle faaliyet yürütmüştür[85]. Fakat hem Osmanlı hem de Rusya inhisarında kurulan bu şirketler dünya ekonomisine katılımı veyahut küreselleşme sürecinin gereksinimlerini sağlayacak büyüklükte ve düzende değillerdi. Bu bağlamda Rusya, yeni modernleşme evresine geçtiği Kırım Savaşı sonrası ilk büyük deniz nakliyat şirketi olan *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasını* kurarak Batı kapitalizminin karşısında önemli bir aktör haline gelmiştir. Zira daha *Paris Antlaşması'nın (1856)* hazırlık aşamasında bu şirketin kuruluşu için Prens Konstantin Nikolaeviç'in II. Aleksandr'a sunduğu raporda, "*Barış antlaşması imzalandığı takdirde Karadeniz'de mümkün olduğu kadar çok sayıda, ihtiyacı halinde hükümetin kiralayabileceği veya satın alabileceği, asker nakledilebilecek ve savaş gemilerine dönüştürülebilecek büyük tonajlı vapurları devamlı bir şekilde işletecek olan büyük çaplı özel vapur şirketinin kurulmasının çok faydalı olacağını*" dile getirmesi, Rusya'nın Batı ile gireceği siyasi, iktisadi ve askeri mücadelede şirketin ne denli önemli bir pozisyonda olduğunun göstermesi açısından elzemdir[86]. Nitekim 1856'dan 1914'lere kadar faaliyette bulunan bu nakliyat şirketi dünya pazarında Rusya'yı İngiltere, Fransa gibi ülkelerin en önemli rakibi konumuna getirmiştir. Ayrıca Rusya'nın askeri, siyasi ve iktisadi hedeflerini gerçekleştirmek üzere 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi ve 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'nda aktif rol almıştır.

Istoriya Torgovli i Promışlennosti v Rossii Tom II, Redaktsiyey P. H. Spasskayu S. Petersburg 1913, s.17; Eser Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000, s. 24.

[85] *Kratkiy İstoriçeskiy Oçerk 50-Letney Deyatelnosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1857-1907 gg.* S. Petersburg 1907, s.3; Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşım: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 161.

[86] *Istoriya Torgovli i Promışlennosti v Rossii*, s. 18.

BİRİNCİ BÖLÜM

RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASININ KURULUŞU VE GELİŞMESİ

A. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Kuruluşu ve Rus İktisadi Gücü

Rus İmparatorluğu'nun en büyük taşımacılık şirketlerinden biri olan *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının* (ROPİT) tarihi, ülkenin 19. yüzyılın ikinci yarısı ile 20. yüzyıl başları arasındaki dönemdeki siyasi, sosyal ve ekonomik gelişmeleriyle yakından ilgilidir. Bu nedenle şirketin kuruluş safhasını ve Rus modernleşmesindeki yerini iyi analiz etmek gereklidir. Ayrıca yeni lojistik ve iletişim biçimlerinin devreye girdiği bilhassa buharlı gemilerin doğrudan sahne aldığı modern savaşların ilk örneklerinden olan Kırım Savaşı'nın, bu şirketin kuruluşunda ne denli etkili olduğu üzerinde durulması gereken önemli bir hususdur[87]. Şüphesiz Rusya'nın Kırım Savaşı'ndaki yenilgisi tarihçiler tarafından birçok yönüyle incelenmesine rağmen Rusya'nın donanma ve denizcilik politikası bağımsız bir değerlendirmeye tabi tutulmamıştır. Bu ise neticede, özgün ve tarafsız bir yorum geliştirmede eksiklik ortaya çıkarmıştır. Örneğin savaş sonrasında Rusya'nın savaşın getirdiği prestij kaybını telafi etme ve Karadeniz ve tüm denizlerde Rus bayrağını yeniden dalgalandırma girişimi, Donanma Bakanlığı'nın Akdeniz'de bir buharlı kumpanya kurma çalışması, Rus idarecilerinin, aydınlarının ve müteşebbislerinin gündemini hayli yoğun bir şekilde meşgul etmiştir. Bu süreçteki yetersizlikler ve geleceğe dair atılması gerekli adımlar; siyaset, ekonomi ve ülkenin düşüncesine yön veren aydınlar arasında uzun süre devam eden münakaşa ve münazaraya sahne olmuştur[88].

Rus İmparatorluğu, Kırım Savaşı neticesinde imzalanan Paris Antlaşması tedbir kararlarından biri olan Karadeniz Filosunun ortadan kaldırılmasından dolayı güney denizlerinde askeri gücünü kaybetti[89]. Aynı zamanda Kırım Savaşı'nda

Orlando Figes, *Kırım Son Haçlı Seferi*, Çev. Nurettin Elhüseyni, YKY, İstanbul 2012, s. 19.

Jacob W. Kipp, "Consequences of Defeat: Modernizing the Russian Navy, 1856-1863", *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Neue Folge, Bd. 20, H. 2, Juni 1972, s. 210.

[89] *A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva..."*, s. 6; Edwin Maxey, «The Russian Merchant Marine», *The Mid-West Quarterly*, Vol. 1, No. 3 April 1914, s. 210; İstoriya Torgovli İ

gelişen hadiseler Rusların deniz kuvvetlerinin ciddi eksikliklerini gözler önüne serdi[90]. Bu savaş Rusya için bir travmayı işaret etmekteydi. Muzaffer bir şekilde başlayan savaşta aynı nesilden gelen tüm deniz subayları, o güne kadar taktiksel ve stratejik varsayımlarının tümüyle hatalı olduğunu gördü[91]. Bu nedenle Ruslar, İngiliz ve Fransızların yaptıkları gibi öncelikle buharlı deniz ticaret filolarına sahip olarak Karadeniz'de bulunan limanların hinterlandıyla bağlantısını sağlamak için hazırlıklar yapmak zorunda olduklarını görmüşlerdi[92].

Rus imparatorluğu Batılı devletler karşısında maruz kaldığı diplomatik ve askeri mağlubiyetlere rağmen Türk boğazlarının ele geçirilmesi ve sıcak denizlere inmeye dair politikasından asla vazgeçmedi. Batılı devletler karşında uğradığı askeri hezimetler Doğu devletlerinde olduğu gibi Rusları da öncelikle asker-devlet-siyaset ve ekonomi merkezli bir modernleşme sürecine soktu[93]. Bu süreçte askeri ve ekonomik gücünü, oluşturmuş oldukları muazzam buharlı deniz nakliyat kumpanyalarından alan İngiltere ve Fransa'da olduğu gibi Rus İmparatorluğu'nun da Asya, Afrika ve Avrupa'nın tüm kıyılarında, Rus bayrağını dalgalandırabilecek ve ihtiyaç olması durumunda devletin yanında olabilecek bir vapur şirketi kurması zaruri bir hal aldı[94]. Ancak daha önceleri Batılı tarzda büyük bir buharlı şirkete sahip olmayan Ruslar için bu denli bir vapur kumpanyasının kurulması bir takım engel ve zorlukları da beraberinde getiriyordu. Öncelikle nitelik ve nicelik yönünden buharlı gemi sahasında istihdam edilecek denizciler azdı. Bunların yetiştirilmesi için gerekli alt yapının neredeyse hiç olmayışı ve bundan dolayı da hizmet edecek personelin oluşturulmasındaki zorluk başlı başına bir sorundu. Ayrıca teorik ve pratik maliyet hesaplarının birbirini tutmamasından dolayı tersane, hizmet binalarının yetersiz kalması ve devletçi bir mekanizma ile yönetilen kurumların

---

Promyshlennosti v Rossii, s. 18.

[90] Aslında Kırım Savaşı'ndan hemen önce bölgeye gelen seyyahlar, gezginler Rusya'nın Karadeniz'deki donanmasının oldukça zayıf olduğunu söylemekteydiler. Hatta İngiliz veyahut Fransızlar ile girişilecek bir savaşta Rus donanmasının başarısız olacağı mevcut gemi teklonojilerinin ve eğitimli deniz subaylarının diğer Avrupa ülkeleri karşısında hiçbir varlık gösteremeyeceğini belirtmekteydiler. bkz., Edmund Spencer, *Türkiye, Rusya Karadeniz ve Çerkezistan*, TTK, Ankara 2014, s. 220-221.

[91] Jacob W. Kipp, *a.gm.*, s. 211.

Peter Weisensel, «The Russian Steam Navigation and Trade Company,» *MERSH*, vol. 32, s. 166.

[93] W. E. Mosse," Russia and the Levant, 1856-1862: Grand Duke Constantine Nicolaevich and the Russian Steam Navigation Company", *The Journal of Modern History*, Vol. 26, No. 1 Mar., 1954, s 39; T. Stavrou, "Russian Policy in Constantinople and Mout Athos in the Nineteenth Century", Ed. L. Clucas, *The Byzanyine Legacy in Eastern Europe*, New York 1988, s. 225.

[94] A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva...", s. 6.

bu denli acil gereksinimlerini bürokrasi hantallığı yüzünden zamanında elde edememesi şirketin faaliyetlerini sağlıklı yürütmesi önünde engel teşkil ediyordu[95]. Bunların yanı sıra Karadeniz ve Azak limanlarında yükleme-boşaltma aksamlarının, dükkân, depo, antrepo ve hatta iskelelerin yokluğu, kurulması planlanan şirketin seferlerini külfetli ve gereksiz hale getiriyordu[96]. Aslında bu kumpanyanın faaliyete geçmesi öncesi ve sonrasında yaşadığı en önemli sıkıntı, benzer bir şekilde 3 Ağustos ile 31 Aralık 1857 arasındaki şirket raporunda da ifade edildiği gibi, Rusya'nın güney limanlarının düzensiz olmasıydı[97].

1. Karadeniz'de Rus Deniz Nakliyat Şirketlerinin Ortaya Çıkışı

Karadeniz'de bir nakliye şirketi kurma düşüncesi aslında yeni ortaya çıkan bir fikir değildi. Rus İmparatoru I. Nikolay'ın (1825-1855) döneminde hükümet, İstanbul ve Novorossiyk Eyaleti limanları arasındaki nakliye trafiğini oluşturma amaçlı birden fazla vapur şirketi kurmuştur. Fakat bu şirketler başarılı olamamışlardır[98]. İlk olarak 1833 yılında Odesa ile İstanbul arasında seferler yapılması için 10 yıllığına *Karadeniz Vapur Kumpanyası* kurulmuştur[99]. Bu kuruluşa hükümet de katılmış ve vapur şirketine çeşitli kolaylıklar ve destek sağlanmıştır. Hazineye ait üç vapur da şirketin hizmetine verilmiştir. Fakat *Karadeniz Vapur Kumpanyası*nın işleri istenilen düzeyde değildi ve yapılan devlet desteğine rağmen beklentileri karşılayamıyordu[100]. Bu sebeple 1845 yılında hem Odesa ile İstanbul hem de Odesa ile diğer Rus limanları arasında sefer gerçekleştirilmesi için *Novorossiysk Vapur* İşletmesi kuruldu. Bu şirkete faaliyetlerini düzenli yürütebilmesi için *Karadeniz Vapur Kumpanyası* taşınmazları ve gemileri devredildi[101]. Böylece *Novorossiysk Vapur Şirketi* idaresindeki 12 gemi İstanbul, Kırım, Kafkasya, Tuna,

Bu durumu ROPİT'in 1860'lı yıllara kadar Nikolayevsk Tersanesi haricinde makine binası olmaması doğruluyordu.

[96] S.I. *Ilovayskiy, Istoriçeskiy Oçerk Pyatidesyatileti'ya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Odessa.1907: Tip. Aktsionernogo Yujnorusskogo Obşestva Peçatnogo Dela*, Odesa 1907, s. 31.

[97] *Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli s.3, Avgusta 1856 goda po 31 dekabrya 1857 god (1858)*, S. Petersburg, Tip. I. Shumakhera i L. Seryakova, s. 45-56.

[98] D. A. Stepanov *"Uçrejdenie Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli (1856–1857 godı)" // Vestnik Çelyabinskogo Gosudarstvennogo Universiteta, No: 22 (237), 2011, İstoriya*, s. 30.

[99] *Istoriya Torgovli i Promışlennosti v Rossii*, s.17.

[100] Arkas, N. A. "Obuçenii Russkogo Parohodnogo Obşestva po Moram: Çernomu, Azovskomu, Srednemu i Adriatiçeskomu" «N. A. Arkasu, N. A. Novoselskiy. Fioletoviy. type., S. Petersburg 1856, s. 9; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 1-2.

[101] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 2-3; *Kratkiy İstoriçeskiy Oçerk 50-Letney Deyatelnosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1857-1907 gg.* S. Petersburg 1907, s.3; *Istoriya Torgovli i Promışlennosti v Rossii*, 17-18.

Azak, Kerson hatlarında ve Dinyester (Turla) nehri geçidinde seferlerine başladı[102]. Fakat hükümetin bütün fedakârlıkları ve çabalarına rağmen şirket, iki dış (İstanbul ve Kalas) ve dört iç hatta çalıştırdığı vapurlardan yılda 16.000 ila 23.000 arası yolcu taşıyarak, 150.000-190.000 ruble gibi oldukça düşük gelir elde ediyordu. *Novorossiysk Vapur İşletmesi* idaresindeki tüm bu hatlar devlete ancak zarar getiriyordu[103]. Bir diğer Rus şirketi ise 1852'yılının mart ayından itibaren 15 günde bir Odesa'dan Kalas-İsmail-Sünne ve Reni'ye düzenli seferler başlattı. Ancak bu şirket de istenilen düzeyde verimliliğe sahip olamadı[104]. Dolayısıyla Rusya'nın devlet eliyle düzenlemeye çalıştığı Karadeniz ulaşım sistemi son derece karmaşık ve verimsizdi[105].

1850 yılında Rusya'da 60 civarında buharlı ticari gemi vardı. Denizcilik şirketlerinin filolarının önemli bir kısmını yelkenli gemiler oluşturmaktaydı. Şirketlere ve münferit tüccarlara ait bu kadar az sayıda buharlı gemi ve son dönemlerini yaşayan yelkenlilerle Rus nakliyeciliğinin ihtiyaçlarını karşılaması imkânsız görünmekteydi. Rus mallarının büyük kısmını yabancı gemiler taşıyordu. Rusya limanlarını yılda yaklaşık 20 bin ticari gemi ziyaret ediyordu ki, bunlardan ancak %4,5'u Rus bandıralıydı. Milli ticari denizciliğin gelişim sürecindeki dönüm noktası ülkenin vadesi geçmiş sivil reformlarının yenilenme sürecini hızlandıran ve Rusya'nın siyasi, ekonomik ve teknik alanlardaki geri kalmışlığını gösteren Kırım Savaşı oldu. Rusların, Kırım Savaşı'nda müttefik orduları karşısında özellikle denizcilik sahasında uğradıkları hezimet büyük ölçüde ilhamını özel sektörden alan İngiliz ve Fransız donanmasının üstünlüğü ve savaşın lojistiğini hızlı bir şekilde karşılayan ticari şirketlere ait buharlı gemilerdi[106]. Bu sebeple hükümet yerli ticari filonun çağdaş teknoloji esas alınarak güçlendirilmesinin önemine kanaat

[102] Bu gemilerden 4 tanesi sadece İstanbul seferi yapıyordu. Bkz., K.A., Skalkovskiy. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo na Çernom i Azovskom Moryakh.* S. Peterburg 1887, Tip. A.S. Suvorina, s. 28; D. A. Stepanov, a.g.m., s. 30.

[103] A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva...", s. 15.

[104] *Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856*, Faits Commerciaux N. 7, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 14.

[105] A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva...", s. 14.

[106] Bu savaş esnasında Fransız askeri birliklerinin taşıması için Mesajeri İmperyal Kumpanyası ile antlaşma yapıldı. Mesajeri İmperyal Kumpanyası 19 günde 200.000 bin askeri taşıma görevini üstlendi. 1854 yılında kumpanya vapurları Kırım ve Cezayir'e 80.000 asker ve 12.500 ton materyal taşıdı. bkz., Roger Carour, *Sur Les Routes de la Mer Avec Les Messageries Maritimes,* Editions André Bonne, Paris 1968, s. 37.

getirdi[107]. Hem Mesajeri Maritim'in[108] ve İngiliz Peninsular Oriental'in hem de Avusturya Lloyd'un[109] ülkelerinin prestijine büyük katkıları olmuştur[110]. Paris barış antlaşmasının kısıtlayıcı şartları ve yerli ticari filonun iyice ortaya çıkmış olan teknik geri kalmışlığı, hükümeti, bu iki kumpanyayı model alabilecek büyük bir nakliye birliği oluşturma düşüncesine itmiştir.[111]

Kırım Savaşı'ndan sonra hem hükümetin hem de toplumun başlıca kaygılarından biri Karadeniz'de buharlı deniz nakliyat şirketlerinin oluşturulmasıydı. Kırım Savaşı'ndan önceki dönemde buharlı nakliyatı devlet yönetimi altındayken gelişmemiş ve zayıf kalmıştı. Bu durum yeni teşebbüsün özel girişim yoluyla yapılmasına dair görüşleri kuvvetlendirdi. Bununla birlikte, Rus vapur şirketlerinden daha iyi şartlara sahip yabancı devletlerin tecrübeleri, bu alanda devlet desteği olmadan özel girişime güvenmenin zorluğuna işaret ediyordu. Bundan dolayı, savaş biter bitmez, 1856 yılının başında en yüksek devlet çevrelerinde Karadeniz'de sübvanse edilmiş vapur işletmesinin kurulması konusu gündeme geldi[112].

2. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Kuruluşu

Paris Antlaşması'nın hazırlık aşamasında Rus hükümeti, askeri bakımdan Rusya için oldukça elverişsiz olan Karadeniz'in tarafsız hale getirilmesi olasılığına karşı bazı tedbirler almıştır. Prens Konstantin Nikolaeviç, İmparator II. Aleksandr'a sunduğu raporda "Barış anlaşması imzalandığı takdirde Karadeniz'de mümkün olduğu kadar çok sayıda, ihtiyacı halinde hükümetin kiralayabileceği veya satın alabileceği, asker nakledilebilecek ve savaş gemilerine dönüştürülebilecek büyük tonajlı vapurları devamlı bir şekilde işletecek olan büyük çaplı özel vapur şirketinin kurulmasının çok faydalı olacağını" vurgulamıştır. Aslında bu sözlerle Konstantin şirketin bir an önce kurulabilmesi için gerekli imtiyazların verilmesinin ve Rus müteşebbislerin şirkete katılımının teşvik edilmesinin altını çizmiştir. Konstantin'in bu çağrısı ROPİT olarak adlandırılacak vapur şirketinin kuruluşunun temel perspektif ve prensiplerini oluşturdu[113].

Arkas, N. A. "Obuçenii Russkogo Parohodnogo..." s. 3; Stepanov, a.g.m., s. 30-31; *Putevoditel Russkago obşestva parohodstva i torgovli 1914*, Odesa 1914, s. 3.

[108] Ayrıntılı bilgi için bakınız, Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpayası (1851-1914)*, Kitapyayınevi, İstanbul 2015.

[109] Ayrıntılı bilgi için bakınız, M. Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, OMU. SBE, Tarih, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

[110] W. E. Mosse, a.g.m., s 41.

D. A. Stepanov, a.g.m., s. 30.

[112] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 5.

Istoriya Torgovli i Promışlennosti v Rossii s. 18; bkz., "ROPİT Çernomorskoy Flot" *Iz Istorii Flota Morskoy Flot*, №3, 2007, s. 90.

Bunun yanında Konstantin'in çağrısında "mümkün olduğu kadar büyük vapurlardan oluşacak imtiyazlı şirket" ifadesinin vurgulanması dikkat çekmiştir. Zira bu şekilde kurulacak şirket Rus denizcilik tarihinde en önemli ve en büyük buharlı deniz nakliye şirketi olma özelliğine sahip olacaktı. Ayrıca bu ifade şirketin ilk yıllarındaki kurumsal ve ekonomik sisteminin temel özelliklerini de içermekteydi[114].

Konstantin sunduğu raporda şirketin yatırımcıların ilgisini çekebilmesi için verilecek olan imtiyazların açık bir şekilde ifade edilmesinin önemine dikkat çekmiştir. Konstantin'in bu önerisi üzerine Karadeniz'deki donanmada görev almış olan deniz subaylarının bu yeni şirketin gemilerinde çalışması ve Rus hacılar için Kutsal Yerleri[115] ziyarette pasaport işlemlerinin kolaylaştırılması gibi şirketin karlılığını arttıracak ve verimli çalışmasını sağlayacak olan çeşitli imtiyazlar tanınmıştır. Ayrıca büyük Avrupa vapur kumpanyalarının sahip olduğu imtiyazlar incelenerek şirketin sahip olduğu haklar genişletilebilecekti[116].

İmparator II. Aleksandr, Prens Konstantin Nikolayeviç'in ana hatlarıyla sunduğu raporu onaylamıştı. Ancak rapor, Paris Antlaşması öncesi Rusya'yı her konuda sınırlandırmaya hazırlanan Batılı devletlerden özenle gizlenmişti. Ruslar geleceğe ait planlarının, İngiltere ve Fransa tarafından fark edilip antlaşma şartlarına koyulacak maddelerle özellikle askeri hedeflerin sınırlandırılmasını istemiyorlardı. Bu nedenle Denizcilik Bakanlığının yöneticisi Baron Ferdinand Petroviç Brangele raporu gizlilikle muhafaza etmekle görevlendirilmiştir. Prens Konstantin, projesinin ehemmiyetine vurgu yaparak, bir an önce bunun kuvveden fiile dönüşmesi için ısrarcı oldu. Denizcilik mesleğinde son derece bilgili ve deneyimli bir insan olan kaptan Nikolay Andreyeviç Arkas'a Rus vapur şirketinin kurucu yöneticiliği teklifini sundu. Ayrıca Arkas'tan şirketin kurulabilmesi, hissedar sağlanabilmesi için bir şirket tüzüğü oluşturması da istenmişti[117].

[114] M.N. Barışnikov, «Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli: Uçrejdenie, Funktsionirovanie, Perspektivı Razvitiya (1856–1864 Gg.)», Yekonomiçeskaya Istoriya, 2015 Tom 13, No: 2, s.109.

[115] Kutsal Yerleri ziyaret konusu önemli bir sorundu. Rus İmparatorluğu seyyahların ve din adamlarının doğrudan Kudüs'e ulaşmasını istiyordu. Böylece bölgede misyonerlik faaliyetleri kolaylıkla yapılabilir ve Rus İmparatorluğunun prestiji Ortadoks dünyasında yükselebilirdi. Bu amaçla 1856 yılında Knez Konstantin Nikolayeviç tarafından Mansurov Kudüs'e gönderilmiştir. Mansurov bölgede yaptığı incelemelerde Rus hükümetinin ne yapması gerektiğini bir raporla sunmuştur. Bu raporda dikkat çeken unsurlardan biri her yıl 10-14 bin arasındaki Rus hacının yabancı şirket gemileri yerine Rus İmparatorluğu koruması altında olan bu yeni şirketle taşınması idi. Mansurov tarafından savunulan ve hükümet nezdinde kabul edilen bu politka neticesinde ROPİT, Kudüs'e uzun süre ticari ve dini unsuların ilginç karışımı ile faaliyet yürütmüştür. bkz., B. Mansurov, *Pravoslavnie Poklonniki v Palestine*, St. Petersburg, 1858; W. E. Mosse, a.g.m., s. 44-45.

[116] *Morskoy Sbornik*, Tom, XXIX, No. 6, iyun 1857. s. 158; W. E. Mosse, a.g.m., s 40; D. A. Stepanov, a.g.m., s. 31.

[117] Stepanov, a.g.m., s. 31.

N.A. Arkas 1829-1852 yılları arasında Karadeniz filosu, 1844 yılında Hazar filosunda yöneticilik görevinde bulunmuş bir yandan da Hazar Denizi'nde bir nakliye şirketinin kuruluşunda önemli bir rol üstlenmişti. Denizcilik sahasında önemli bir birikime sahip olan N.A. Arkas bu teklifi aldığında yardımcılığına ticari çevrelerde ve nehir taşımacılığında organizatör olarak görev yapmış ve hayli ün salmış Nikolay Aleksandroviç Novoselskiy'i getirdi[118].

Yabancı nakliye şirketleriyle ilgili yaptıkları uzun süreli araştırmaların ardından N.A. Arkas ve N.A. Novoselskiy, 12 Nisan 1856'da Azak, Akdeniz, Karadeniz ve Adriyatik denizlerinde işleyecek Rus Nakliye Şirketinin kuruluşu hakkında Bakanlar kuruluna bir teklif sundular. İngiltere, Fransa, ABD ve Avusturya'daki bu tip şirketler hakkında araştırma yapan iki yönetici, hissedarlardan oluşan bu anonim şirketlerin devlet desteği olmaksızın var olamayacağı sonucuna ulaştılar[119]. Ancak daimî devlet desteği olduğu sürece bu tip şirketler hür müteşebbisler için çekici hale gelebilirdi. Avrupa liman kentlerinden denizaşırı liman kentlerine düzenli ve hızlı bir şekilde yolcu ve emtia taşımanın yanı sıra çıkarma ve savaş gibi durumlarda asker ve teçhizat naklederek bağlı bulundukları devletlere ve ekonomilerine olağanüstü katkıda bulunan İngiliz ve Fransız nakliyat şirketleri tüm bu başarılı aktivitelerini devletlerinden aldıkları imtiyaz ve sübvansiyonlar sayesinde sürdürebilmekteydi[120].

Knez Konstantin'in desteği sayesinde 24 Nisan 1856 yılında Bakanlar kurulunun oturumunda Karadeniz, Azak Denizi ve diğer denizlerde faaliyet gösterecek olan yeni bir vapur şirketi kurulmasına dair teklif onaylandı[121]. Kurul, şirketin kurucularına gerek yıllık gerekse tek seferlik yapılacak ödeneklerin yanı sıra her türlü gerekli destekleri sağlama noktasında teminat verdi. Ayrıca Arkas'ı yeni şirketin tüzük projesini Maliye bakanı Petr Fedoroviç Brok'a sunması için görevlendirdi. Maliye bakanı da projenin son halini kendi kararıyla birlikte kurula sunacaktı. 1856 yılının mayıs ayında Novoselskiy ve Arkas ilk olarak şirketin yeni ismini ve oluşturdukları şirket tüzüğü projesinin hazırlanması işiyle uğraştılar. «Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) projenin temelini oluştururken Rus-Amerikan Şirketi ve Fransız Messageries İmperielis şirketlerinin tüzüklerinden faydalandılar. 1856 Mayıs ayı sonunda da proje Maliye Bakanının incelemesine sunuldu[122].

[118] Stepanov, a.g.m., s. 31.
Arkas, N. A. "Obuçenii Russkogo Parohodnogo...", s.3-4.

[120] Arkas, N. A. "Obuçenii Russkogo Parohodnogo...", s. 3-6.
G.Silyutina, "ROPİTu-120 Let", *Morskoy Flot*, 1976, S.8, S. Petersburg, s.21; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.5.

[122] Stepanov, a.g.m., s. 33.

P. F. Brok kurucular tarafından teklif edilen projeyi ciddi bir eleştiriye tabi tuttu ve Bakanlar kuruluyla birlikte ortaya konulan şirket projesi üzerinde büyük ölçüde değişiklik yaptı. 9, 12 ve 17 Haziran 1856 tarihlerinde projeyi Bakanlar kuruluna, Maliye bakanı bizzat kendi sundu ve onun değerlendirmesi Komitenin (Bakanlar kurulu) nihai kararlarına etki etti. İlk olarak Maliye bakanı şirketin Karadeniz limanları arasında yolcu ve yük taşımacılığından elde edilecek gelirlerin önemsiz miktarda olacağının tespitini yaptı. Çünkü Rusya'nın ana ihraç maddesini zirai emtia oluşturuyordu bu emtia da şimdiye kadar çoğunlukla yelkenliler tarafından taşınmaktaydı. Zira tonaj bakımından yetersiz olan ilk dönem buharlı gemileri yükte ağır pahada hafif ürünlerin taşınmasını mümkün kılmamaktaydı. Ayrıca buharlı gemilerdeki navlun ücretleri malların nakliyesini kârsız hale getiriyordu. Brok, ROPİT'in ilk dönemlerde bilhassa Akdeniz seferlerinde, yabancı şirketlerle yaşanacak kıyasıya rekabetten dolayı pek fazla gelir elde edemeyeceğini belirtmekteydi. Bu yüzden yeni şirketin önüne çıkabilecek zorluklardan kaçınmak amacıyla Maliye bakanı şirketin faaliyet alanının sınırlanmasını teklif etti. Böylece Bakanlar kurulu, Rusya'nın güneyindeki maden yataklarında bulunan taş kömürü ve Lungansk Döküm Fabrikası'nın şirkete devredilmesi dışında Brok'un tüm tekliflerini kabul etti[123]. Ancak şirket kurucuları Bakanlar kurulunun bu kararını şiddetle eleştirdiler. Çünkü maden ocaklarına sahip olmayan şirket kömür ve antrasit stoklarını büyük oranda yüksek fiyatlara özel şirketlerden sağlamak zorunda kalacaktı. Bu durum da kumpanyanın dış bağımlılığı artırarak faaliyet gösteremez hale gelmesine neden olacaktı. Ayrıca gerekli vapur tamirleri ve bakımları için Lungansk Döküm Fabrikası da şirket için önemliydi. Şirket yöneticileri Bakanlar kuruluna bu iki isteğini bir kez daha dile getirerek bunlar olmaksızın kumpanyanın faaliyet gösteremeyeceğini, hatta var olamayacağını iletti. Bakanlar kurulu şirket yöneticilerinin bu istekleri doğrultusunda kumpanyaya bazı konularda garanti vermeyi taahhüt etti[124]. Bunun sonucunda Bakanlar kurulu ilk olarak kumpanyaya ödenmesi planlanan mil başı ücret dışında vapur tamir işleri için yıllık 64 bin ruble aktarmayı kabul etti. Ayrıca şirkete ucuz yakıt elde etmesi için Don Askeri Bölgesindeki Gruşevskiy[125] madenleri yakınlarında yeteri büyüklükte alanı antra-

Stepanov, a.g.m., s. 33.

[124] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 18.

[125] Bu bölge doğal zenginliği yönüyle Petro (1672-1725) zamanında biliniyordu. Petro döneminde bu bölgede araştırmalar yapılmış ve maden yönünden zengin olduğu ortaya çıkmış yerli Kazaklar tarafından bazıları kullanılmıştır. Petro'nun *bize değil de torunlarımıza yararlı olacak bu madenler*, diye söz ettiği bölgede ilk ciddi araştırmalar ROPİT tarafından yapılmıştır. Yapılan çalışmalar neticesinde bu bölgeden önemli miktarda antrasit çıkarılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz., Gruşevskiy Antratsitoviy, *Rudnik Russkogo O-va Parohodstva i Torgovli. 1862-1912*, Soavtorı, Redaktorı Ivaşkin, Vasiliy Andreevi, 1913.

sit çıkarımı için devretti[126]. Hükümet böylece Rus vapurlarının yakıt konusunda İngiltere'ye olan bağımlılığını azaltma yolunda önemli bir adım atmış oldu[127].

Son kertede şirket yöneticileri ve Bakanlar kurulunun uzun uğraşları sonucu oluşturdukları tüzük II. Aleksandr tarafından 3 Ağustos 1856'da imzalandı. ROPİT'in ilk tüzüğü gereğince hükümet "teşvik ve destek açısından" kuruluş tarihinden itibaren yıllık mil hesabı ücreti destekleme/sübvansiyon vermeyi kararlaştırdı[128]. Bu dönemde aynı tarzda bir kuruluşun sübvansiyon edilmeden faaliyet göstermesi mümkün değildi. Bu ücret ilk on yıl içinde 9 vapur hattından her biri için mil başına 2,25 ruble (Kerç, Mariupol, Berdyansk, Yeysk ve Taganrog hattı) ile 5,22 ruble (Odesa, İstanbul, Aynoroz, İzmir, Rodos, İskenderun, Beyrut, Yafa ve İskenderiye hattı) arasında değişiyordu. Sonraki 10 yıl içinde bu ücret her yıl %5 azalacaktı[129]. Bu uygulama öncelikle Peninsular&Oryantal Kumpanyası'nda sonra Mesajeri Maritim Kumpanyası'nda en son olarak da Osmanlı Devleti'nde Şirket-i Hayriye'nin kuruluşunda uygulanmıştı.

Şirketin kuruluş tüzüğüne bizzat hükümetin isteği doğrultusunda "*bütün askeri ve sivil yönetim ve makamlar şirketi Rus sanayisi ve ticareti için son derece faydalı bir kuruluş olarak görmelidir, bu sebeple şirkete her türlü destek ve yardım verilerek himayeleri altına almalı ve her türlü olası zarar ve ziyan konusunda uyarmalıdır*" maddesi eklenmiştir. Ayrıca yabancı ülkelerdeki Rus konsoloslarının ellerindeki tüm imkânlarla şirket faaliyetlerine aktif bir şekilde katılması zorunlu tutulmuştur [130]. Hükümet, şirketin Rus sanayi ve ticaretini tetikleyen önemli bir unsur haline gelmesi beklentisindeydi[131]. Tüzüğe hükümetin onayı ile konulan bu maddelerden sonra şirket hissedarları diğer özel şirketlerle olası bir rekabetten şirketi korumak için Karadeniz ve Azak denizi'nde 10 yıl süresince Rus tebaası tarafından kurulacak bir oluşumu yasaklaması yönünde bir ek madde koyulmasını düşündüler.

[126] W. E. Mosse, a.g.m., s 41; Stepanov, a.g.m., s. 34.
Stepanov, a.g.m., s. 32.

[128] Maliye Bakanı limanlar arasındaki kısa mesafelerin zamanlamasına göre oluşturulmuş mil başına ödenek hesaplamasını gerçekleştirmeyi teklif etti. Burada amaç kat edilen millerden oluşan sapmalardan kaçmak kadar gemilerin olası geç kalma durumlarını tamamen şirketin sorumluluğuna bırakmaktı. Zira bu teklif oluşacak olan suistimallerin önüne geçecek olması nedeniyle mantıklı görülerek kabul edildi. bkz., Stepanov, a.g.m., s. 34.

[129] *Ustav Vsoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1856*, Saint-Petersburg 1856, Tip. D. Kesnevilya, s.8-9; W. E. Mosse, a.g.m., s 4; *Putevoditel Russkago obşestva parohodstva i Torgovli1914*, s. 4.

[130] *Ustav 1856*, s.12; Weisensel, a.g.m., s. 166.
A. Gorenko "O Deyatelnosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli", *Trudı Obşestva Dlya Obedineniya Russkoy Promışlennosti i Torgovli*, S.-Peterburg, 1890, s.3.

Fakat liberal ekonomide bu isteği gerçekleştirmek mümkün değildi. Bu nedenle hissedarlar daha sonra hükümetten ROPİT'in faaliyet gösterdiği hatlarda sefer yapan diğer özel nakliyat şirketlerine imtiyaz ve sübvansiyon verilmemesini talep ettiler. Ayrıca ROPİT hissedarları *Novorossiyk Vapur İşletmesinin* tüm gemileri, binaları ve mallarının şirket sermayesine dâhil edilmesini istediler[132]. Fakat *Novorossiysk Vapur İşletmesinin* mal varlığının ROPİT'e devredilmesi planı gerçekleşmedi. Maliye bakanlığı Novorossiysk şirketine ait vapurların hükümetin bu vapurlara ihtiyacı bittikten sonra değeri karşılığında devredilebileceğini tüzüğün taslağında belirtilmesini uygun buldu. Aynı şey, rıhtım, depolar ve bazı taşınmazlar için de geçerliydi. Sonuç olarak hükümet yetkilileri, şirket yöneticilerine devlete ait bir mal varlığının bedelsiz olarak devredilmesi yerine sefere verildiği şekilde devredilmesi ifadesinin kullanılmasını tavsiye etmiştir[133]. Bunların yanı sıra Arkas ve Novoselskiy'nin Rus soylularını hızlı bir şekilde şirket hissedarı yapabilmek adına şirketin adını *Rus İmparatorluğu Vapur ve Ticaret Şirketi* koyma teklifi de hükümet tarafında kabul görmeyerek tüzüğe eklenmedi. Fakat hükümet şirkete İmparatorluğun himayesi altında olacağını belirterek imparatorluk ailesinin büyük çoğunlukla hissedarlar arasında olacağının garantisini vermiştir[134].

Novoselskiy ve Arkas'ın hükümetle uzun süre anlaşamadığı konulardan biri de vapur şirketinin hangi güzergâhlarda sefer düzenleyeceğiydi. Nitekim Arkas ve Novoselskiy ROPİT'in faaliyetlerini 4 denizde gerçekleştirebileceğini savunmaktaydı. Karadeniz, Azak, Adriyatik ve Akdeniz'de 7 öncelikli hat açmayı düşünmekteydiler. Öncelikle Odesa'dan İstanbul'a, Kırım limanları ve Kerson, Kerç ve Nikolayev limanları üzerinden Kafkasya ve Osmanlı Karadeniz limanlarına, daha sonra da İskenderiye, Triyeste ve Marsilya limanlarına hatlar açılacaktı. Böylelikle Karadeniz ve Akdeniz liman kentleri Rus limanlarına bağlanmış olacaktı. Dahası kurucular Dinyester, Don ve Bug nehirlerinde işleyecek çekme nakliye kurulmasını planlıyordu[135]. Bilhassa önemli olan husus, kurucuların planlarına göre şirket ilk hedef olarak Rusya'nın içindeki deniz ve akarsu ulaşımının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaşacaktı. Ancak hükümetin ısrarıyla Tüzüğün 1. maddesine şirketin *Karadeniz dışında da ulaşım hatlarını kurma hakkı* ile ilgili hüküm eklenmiştir[136]

[132] M.I. Kazi, *Dobrovolnıy Flot i Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli Pered Gosudarstvom*, S.Peterburg 1887, s. 24; Stepanov, a.g.m., s. 32.

[133] *Ustav 1856*, s.7.

[134] Barışnikov, a.g.m., s.111.

[135] Stepanov, a.g.m., s. 32.
Ustav 1856, s.3.

Bu değişiklik ileride N. A. Arkas ve N. A. Novoselskiy'nin vapur şirketinin işlemlerinin geliştirilmesiyle ilgili planlarını oldukça zorlaştırdı. Hükümet yetkilileriyle mutabık kalınan tüzük metni gereğince ROPİT'in seferlerinin hızlı bir şekilde 11 zorunlu hatta yapılması kararlaştırıldı. Bu hatlar şu şekildeydi. İskenderiye *hattı:* Ayda üç defa gidiş-dönüş olmak üzere Odesa'dan hareketle İstanbul-Aynoroz-İzmir-Rodos-İskenderun-Beyrut-Yafa ve son olarak İskenderiye'ye düzenlenecekti; *Kafkas hattı:* Ayda üç defa gidiş dönüş olmak üzere Odesa'dan hareketle Yalta-Redut-Kale ve Kerç arasında, Kafkasların sahili boyunda, ulaşımın Türkiye'nin Anadolu sahilinden, vapurların buluşup diğer hatlarla yük ve yolcu değişiminin yapılabileceği ve son olarak İstanbul'a kadar sürecek bir hattı; *Kalas hattı:* her hafta gidiş dönüş olmak üzere İstanbul ve Kalas arasında, Sünne, İsmail, Reni ve Tuna'daki diğer limanlara sefer düzenlenecekti. *Kırım hattı:* her hafta gidiş dönüş olmak üzere Odesa'dan hareketle, Evpatorya-Sivastopol-Yalta-Feodosya ve Kerç arasında sefer düzenlenecekti. *Nikolayev hattı:* her hafta gidiş-dönüş olmak üzere Odesa'dan Kılburun-Özi ve Nikolayev arasında ve gerektiğinde Bug Nehrinin yukarılarına doğru sefer düzenlenecekti. *Kerson hattı:* Her hafta gidiş-dönüş olmak üzere Odesa'dan, Kılburun-Özi ve Kerson arasında ve Dinyeper Nehrinin yukarılarına doğru sefer düzenlenecekti. *Azak hattı:* Her hafta gidiş-dönüş olmak üzere Kerç'ten Mariupol-Berdyansk-Yeysk ve Taganrog arasında sefer düzenlenecekti. *Marsilya hattı:* Yılda yaklaşık 18 süresiz gidiş-dönüş olmak üzere Odesa'dan, İstanbul-Siros adası-Pire-Napoli-Livorno-Cenova ve Marsilya arasında düzenlenecekti. *Trieste hattı:* Yılda yaklaşık olarak 18 süresiz gidiş-dönüş olmak üzere Odesa'dan, İstanbul-Siros-Zakintos-Kefalonya ve Korfu adaları, Bari-Ancona ve Trieste arasında sefer düzenlenecekti. Ayrıca Kerç ile Taman arasında günde kaç defa gerekirse gidiş dönüş olmak üzere sefer düzenlenecekti. Son olarak Ovidiopol (Hacıdere) ile Akkerman (Ak Kale) arasında günde kaç defa gerekirse gidiş dönüş olmak üzere sefer yapılacaktı[137]. Şirketin vapur filosu genişledikçe hat ve sefer sayıları da yeniden tanzim edilecekti.

Rus kumpanyası ile hükümet arasında yapılan anlaşmanın şartname hükümlerine göre hatların açılması ve sefer sayıları mali olanaklara ve yerel güzergâhtaki limanların ihtiyaçlarına göre belirlenecekti. Şüphesiz bu hatların belirlenmesinde hükümetin politik beklentileri etkili olmuştu[138].

Şirketin kurucu yöneticileri öncelikle ayrı bir ehemmiyet verdikleri Odesa-İstanbul, Odesa-Marsilya ve Odesa-Kırım-Kafkasya olmak üzere 3 hattı

Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 12, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 25; *Ustav 1856*.5-6; *Morskoy Sbornik*, Tom, LXVI, No. 5, May 1863, s. 85.

[138] *Ustav 1856*, s.5.

açtılar. Ancak bu esnada belirlenen hatlar üzerinde özellikle Odesa-İstanbul ve Odesa-Marsilya hatlarında yabancı buharlı nakliyat kumpanyaları arasında olağanüstü rekabet yaşandığından zarar ihtimali yüksekti. Kumpanya, bu hatlarda rekabet edebilmesi ancak ve ancak yıllık ortalama 1 milyon rublelik bir hükümet desteğiyle olabilirdi. Diğer tüm hatlar ticari açıdan kurucular tarafından kâr getirisi yüksek hatlar olarak görülmekteydi.

Ayrıca Arkas ve Novoselskiy bu sübvansiyonun devletin faydasına olduğunun altını çiziyorlardı. Şirkete verilen sübvansiyon sayesinde, devlet tüm bir ticari filoyu kendi ihtiyaçları için emri altına alıyordu, üstelik öngörülen yıllık 1 milyon gümüş ruble, İngiltere ve Fransa gibi yabancı denizci devletlere ait nakliye şirketlerine verilen sübvansiyondan çok daha azdı. Devlet desteği karşılığında kendi ihtiyaçları için ücretsiz posta taşımacılığı hizmeti alacaktı ve yine Karadeniz filosunun tasfiye halinde ortaya çıkabilecek denizcilik alanındaki işsizlikle de baş edebilecekti[139].

Arkas ve ekibinin uzun uğraşları neticesinde hazırlanan 70 maddelik tüzük sonrası 1 Kasım 1856 tarihinde şirketin ilk genel toplantısını gerçekleştirdi. Bu toplantıda şirket kurucuları N. A. Arkas ve N. A. Novoselskiy ROPİT hissedarlarına ve hükümet temsilcilerine teşekkürlerini ilettiği konuşmaya şu sözlerle başladı. "*Karadeniz ve Azak Denizi ve bu denizlere dökülen nehirler üzerinde bulunan limanlar ile Rus limanları arasında düzenli münasebetler kurularak Rus ticareti ve sanayisinin daha da güçlendirilmesi amaçlayan böyle bir şirketin şanslı bir şekilde beklenmedik bir hızda kurulması hükümet ve siz sayın efendilerin verdikleri destekler sayesinde gerçekleşti*". Rus sermayedarların ve hükümetin şirkete katılımını hem Arkas'ı hem de Novoselskiy'i oldukça memnun etmişti. Rus hükümeti ve sermaye sahibi müteşebbisler ROPİT'i büyük hedef ve beklentilerle kurdular[140].

12 Kasım 1856'da şirketin ikinci toplantısı gerçekleştirildi. Bu toplantının ana gündem konusu şirketin faaliyet yürütebilmesi için vapur ihtiyacının bir an önce yerine getirilmesiydi. Nitekim ROPİT'in bünyesine alınması düşünülen ve satın alınacaklarla birlikte toplam 12 buharlı geminin şirketin filosuna dâhil edilmesi kararlaştırıldı[141]. ROPİT, henüz vapur işletecek yeterli sayıda kalifiye personele, gemi onarım tesislerine ve düzenli bir yakıt kaynağına sahip olmamasına rağmen

[139] N. Novoselskiy, "Sravnenie Russkavo obş. Parohodstva i Torgovli», «Frantsuskaya Kompaniya» «Slujba Morskih Priklyuçeniy Imperialov i Avstriykavo Lloyda", *Morskoy Sbonik*, Vol. XLIII, No. 10 Oktyabrya 1859 g., s. 434-448; D. A. Stepanov, a.g.m., s. 32.

[140] Barışnikov. a.g.m., 109.
Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 26.

bazı hatlarda seferlere başlanması yönündeki baskı dolayısıyla tam manasıyla hazır olmadan faaliyete geçmişti. Nitekim Novoselskiy'nin çabaları neticesinde dört tür vapur alınmasına karar verildi. Öncelikle hızlı ve konforlu olan yolcu vapurları alınmalıydı. Daha sonra büyük miktarlardaki yüklerin uzak mesafelere taşınması için büyük kapasiteli ve "oldukça hızlı" kargo vapurları, nehirlerden geçecek çekme vapurları, Rusya'nın iç sularında (Şirketin ihtiyaçlarını karşılayacak kömür dâhil) yüklerin taşınması için yüksek kapasiteli ama hızı az olan vapurların alımın gerçekleşmeliydi. Ayrıca tüzükte belirtilmiş olan İskenderiye *hattı* için üç vapurun, sonraki sekiz hat için de birer vapurun alınması planlandı[142].

1857 yılının başında Novoselskiy'nin yurtdışından sipariş ettiği ilk 5 gemi Odesa Limanı'na ulaştı[143]. Aynı yılın sonunda bu sayı 18 oldu[144]. Toplamda ise 1859 yılına kadar 42 vapur ve 20 mavna alınması öngörülüyordu. Karadeniz denizcilik tarihinde ilk kez sıfırdan İngiltere ve Fransa'nın filolarıyla rekabete girebilecek büyük buharlı ticari filo kurulması yolunda önemli adımlar atılmaktaydı [145]. Bu gemilerin ve mavnaların şirkete toplam maliyeti 5,2 milyon ruble civarındaydı[146]. Nitekim alınan vapurların arasında, İstanbul ve Marsilya başta olmak üzere, sübvansiyon ücreti yüksek olan uzak mesafeli dış hatlarda çalışacak olan 150 beygir güçlü 776 ton kapasiteli Yunona, 150 beygir güçlü 775 ton kapasiteli Tserera ve 150 beygir gücü ve 776 ton kapasiteye sahip dikkat çekmekteydi[147].

ROPİT'in daimî yönetim kurulunun seçilmesi ve tüzüğündeki faaliyet planın onaylanması ile uzun süren müesseseleşme aşaması tamamlanmıştır. 21 Mayıs 1857 yılında şirket yurt dışından sipariş ettiği gemilerin gelmesiyle beraber düzensizlik arz eden ve sadece Osmanlı Kumpanyası ve az sayıda İngiliz gemisiyle ulaşımın sağlandığı Odesa-İstanbul hattındaki ilk seferiyle 60 yıldan fazla sürecek faaliyetinin başlangıcını yapmış oldu. İşte bu şekilde Kırım yenilgisinin ardından hükümet tarafından finansal ve siyasi olarak büyük destek gören ROPİT'in ku-

Barışnikov, a.g.m., s.111.

22 Nisan 1857'de ROPİT'e ait ilk gemi olan "Engelsea"adlı gemi 31 günde Liverpool'dan Odesa Limanı'na ulaştı. Bu geminin adı daha sonra "Nikolayev" olarak degiştirildi. *Morskoy Sbornik*, Tom, XXIX, No. 6, İyun 1857. s. 157; *Morskoy Sbornik*, Tom, XXX, No. 7, iyun 1857. s. 19; Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo na Çernom i Azovskom Moryakh*, S. Peterburg 1887, Tip. A.S. Suvorina, s. 474.

[144] Barışnikov, a.g.m., s.112.

Edwin Maxey, «The Russian Merchant Marine», *The Mıd-West Quarterly*, Vol. 1, No. 3 April 1914, s. 210; Stepanov, a.g.m., s. 32.

[146] *Morskoy Sbornik*, Tom XXIX, No.6, İyun 1857. s. 157; Barışnikov, a.g.m., s.112.

Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god, Sankt-Peterburg 1859, I. Şumahera, s. 6-9..

ruluşu, Karadeniz ve diğer denizlerde Rus etkisini yeniden canlandırmak için ilk adım oldu [148].

3. Hissedarlar: Rus İktisadi Gücü

Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının tüzüğü onaylandıktan hemen sonra, kurucular N.A. Arkas ve N.A. Novoselskiy, hızla şirketin faaliyetlere yönelik hazırlık çalışmalarına başladılar. İlk iş olarak kumpanyanın siyasi ve ticari önemini, hedefini bu girişimde hükümetin katılımını, bu kumpanyaya sağlanan ödenek ve kolaylıkları, hissedarların bekleyebilecekleri kazançları belirttikleri bir tanıtım broşürü yayınladılar. Ayrıca bu broşürlerde Rus müteşebbislerini kumpanyanın hisselerini almaya davet ediyor ve hisselerin alınabileceği yerleri ve şartları beyan etmişlerdir[149].

Rusya hükümeti ilk olarak kumpanyanın 6.670 hissesini 2.001.000 rubleye satın aldı. Fakat ilk beş yıl için kâr payı almayacağını taahhüt etti. Şirketin kuruluşunda esas sermayesi 6 milyon ruble olarak belirlenmişti[150]. Fakat hisselere talebin artmasına paralel olarak şirketin sermayesi 9 milyon ruble olarak belirlenip 30 bin hisseye ayrıldı[151]. Hisselerin özel kişiler tarafından alınması konusunda şaşırtıcı bir sermaye toplama kolaylığı görülüyordu. Tüzük onaylandıktan sonra başlatılan tanıtım işlemi varlıklı insanlar arasında adeta bir heyecan uyandırdı. Hükümetin verdiği destek ve ona bağlı olan hızlı büyük kazanç umutları, şirkete karşı duyulan umumi ilgiyi arttırdı[152]. Örneğin Moskova'da 12 Eylül 1856 tarihinde II. Aleksandr'ın taç giyme törenine gelen belediye başkanları onuruna verilen yemekte büyük iş adamı petrolcü V. A. Kokorev Rus sanayisinin doğru bir şekilde gelişmesi için kadeh kaldırmıştır. Bunu söylerken ROPİT'in kurulmasını Rus İmparatorluğunun sanayisinin gelişmesini ve refahını vaat eden bir örnek olarak göstermiştir. Bundan daha da ziyade Şirketin kurulması Avrupa ile yakınlaşmamıza katkıda bulunarak oraya rahat ve hızlı bir şekilde ürünlerimizi gönderip oradan ihtiyacımız olan her şeyi almak fırsatını sağlayacaktır, sözleriyle bu yeni şirketin Rus zenginlerinin dikkatini çekmesini sağlamıştır. Yemekten sonra Kokorev, Rus İmparatorluğunun önde gelen simalarına hisse alma çağrısında bulunmuştur.

[148] *Morskoy Sbornik*, Tom, XXIX, No. 6, iyun 1857. s. 1578; Stepanov, a.g.m., s.35; Weisensel, a.g.m., s. 167.

[149] Skalkovskiy, *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo na Çernom i Azovskom Moryah*, s. 474; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 26.

[150] M.I. Kazi, *Dobrovolnıy Flot i Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli Pered Gosudarstvom*, S.Peterburg 1887, s. 24; Weisensel, a.g.m., s.1667; Barışnikov, a.g.m., s.110; Maxey, a.g.m., s. 210.

[151] Arkas, N. A. "Obuçenii Russkogo Parohodnogo ..." s. 23; Stepanov, a.g.m., s. 32.

[152] Barışnikov, a.g.m., s.110.

Bu çağrıdan hemen sonra 250 bin rublelik hisse Rus iş adamları tarafından satın alınmıştır[153]. 1856 yılının sonbaharı içinde hisseler özellikle Saint-Petersburg ve Moskova'da yoğun bir şekilde ilgi görüyordu, diğer bölgelerde, örneğin Kırım Ortodoks manastırları tarafından da hisseler alınmıştır. Rus kumpanyasına katılımın bu denli yüksek olmasında Kırım Savaşı ile kırılan Rus gururunun tamiri ve yükselen vatanperliğin rolü de vardı. ROPİT'in en büyük hissedarları Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo-1: ROPİT'in Hissedarları

Hissedar	Hisse Sayısı
Hükümet	6 670
Vasiliy Aleksandraviç Kokorev	1 987
Feodor İvanoviç Rodokonaki	1 200
Büyük Prens Konstantin Nikolaeviç	1 000
"Simon Yakobi &Co" Ticaretevi	810
3. sınıf tüccar A. A. Giziko	495
1. sınıf tüccar M. Ye. Karr	410
1. sınıf tüccar İ. İ. Jadimirovski	250
Devlet Müsteşaro N. D. Alferaki	164
Baron B. A. Frideriks	150

Kaynak: Barışnikov, a.g.m., s.110.

Şirket sermaye bulma konusunda hiçbir zorluk çekmemişti. Ancak şirketin gelişebilmesi ve devamlılığının sağlanması da bir o kadar önemliydi. Bunun önündeki en önemli mesele ise en büyük hissedar olan devlet ile özel müteşebbisin çıkarları arasındaki uyum ve dengeyi sağlayabilmekti. Hisselerin üçte biri çar ve ailesine ayrılmıştı. Bu miktardan 50 şer hisse İmparator II. Aleksandr'ın oğulları Nikolay, Aleksandr, Vladimir ve Aleksey'e aitti[154].

Hisselerin açık satışı tüm kötümser beklentilere rağmen büyük bir başarı elde etti. Sadece Petersburg'da 7-13 Eylül arasında ROPİT'in 3340 hissesi satıldı. Odesa ve Taganrog için 3100 hisse ayrıldı. 15 Eylül 1856 yılına dek hisselerin

[153] Skalkovskiy, *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo na Çernom i Azovskom Moryakh*, s.26; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 25; *Kratkiy İstoricheskiy Ocherk 50-Letney Deyatel'nosti Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli 1857-1907*, s. 5.

[154] Barışnikov, a.g.m., s.111.

büyük bir bölümü satıldı. Hissedarların sayısı ise 307'ye ulaştı[155]. Esas sermayenin büyük bir kısmı özel kişiler öncelikle Vasiliy Aleksandraviç Kokorev için (ünlü petrolcü) ve Rum asıllı Odesa tüccarı Feodor İvanoviç Rodokonaki[156] ve firmaların kontrolündeydi. Şirketin kurulmasına aktif bir şekilde katılan Moskovalı tüccarlar A. İ. Hludov, K. T. Soldatenkov ve V. A. Medıntsev dâhil olmak üzere, Rus iş dünyasının temsilcilerinin çoğunluğu hissedarlar arasındaydı[157].

ROPİT'in faaliyet sürecinden anlaşılacağı gibi, özel bir denetim organına sahip değildi. Saint-Petersburg'da bulunan yönetim kurulunun altı üyesinden ikisi Denizcilik Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı temsilcileriydi. Bu nedenle şirketin stratejileri, denetimi ve yönelimlerinin belirlenmesi için Çar ve ailesinin doğrudan desteğini alan ve Saint-Petersburg'daki hissedarların çoğunluğunun güvenini kazanan Arkas ve Novoselski'ye yetki verildi. Böylece şirketin bundan sonraki faaliyeti idare müdürleri tarafından Odesa'daki büronun çalışmaları çerçevesinde alınan kararlara göre belirlenmeye başlandı. Şirketin faaliyet gösterdiği bölgede bulunan bu büro, Saint-Petersburg'daki yönetim kurulunun üyelerinin ve hissedarların çoğunluğunun fikrinden bağımsız olarak şirketin faaliyetini belirleme imkânını elde etmiştir. Hissedarların çıkarları ise, bilhassa hükümete ait hisselerin temettülerinin 5 yıl boyunca vapur şirketinin özel ortaklarına ödeneceği kararı alındıktan sonra, başkentteki devlet yetkililerinin tercihlerine bağlı hale gelmiştir. Bu uygulamanın diğer hissedarlara ödenen temettüleri arttırarak özel sermaye ve özel kredileri çekecek güçlü bir araç olacağı düşünülüyordu[158].

Şirketin Rus kamuoyunda ve ticari kesimlerinde yer edinmesine paralel olarak hissedarlarında artış yaşanmıştır. Şirketin kuruluşunda 1987 hisseye sahip olan Vasiliy Aleksandraviç Kokorev 1863 yılında 2757 hisseye sahip olmuştur. Şirket yöneticileri Arkas 357 ve Novoselskiy 503 hisse satın alarak ROPİT'in faaliyetlerine destekte bulunmuşlardır. Ayrıca bankacı İ. Ye. Gintsburg 1525 hisseyle önemli ortaklardan olmuştur. Çar hükümet adına 5470 hisseye sahip olurken ailesi de önemli miktarda hisse alımına gitmiştir ki Çar Nikolay Aleksandroviç 58, Aleksanr Aleksandroviç 50, büyük Prensler Mihail Nikolayeviç 150, Vladimir Aleksandroviç 50 ve Aleksey Aleksandroviç 50, Prenses Georgieviç Oldenburgskiy 75 hisse satın almışlardır. Şirketin kuruluşundan itibaren en büyük destekçisi olan Konstantin Nikolayeviç ise 1000 hisse alarak en büyük hissedarlar arasında yerini almıştır[159].

[155] D. A. Stepanov, a.g.m, s. 35.

[156] Şirketin Kırım-Kafkas, Odesa-Kırım seferlerini oluşturmasında Odesalı tüccar Feodor İvanoviç Rodokonaki öncü olmuştur.

[157] Barışnikov, a.g.m., s.111.

[158] Barışnikov, a.g.m., s.111.
Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imuşih Pravo Golosak 24

1864 yılı sonuna gelindiğinde şirketin gelirleri bir taraftan artarken şirket hisselerinde de değişimler yaşanmaya başladı. Özellikle kârlılıkla beraber devlete ait hisse senetleri yavaş yavaş liberal sektöre kaymaya başladı. Örneğin Büyük Prens Konstantin Nikolayeviç, baron İ. Ye. Ginstsburg ve N.A. Novoselskiy hisselerinin çoğunu peyderpey devrediyordu. O zamana kadar yönetim kurulu üyeleri sonraki kararlı adım atmaya, yani ortaklar listesinden en büyük hissedar olan hükümeti çıkarmaya hazır hale gelmişti. O dönemde hükümetin desteği şirketin gelişme perspektifleri açısından artık kritik değildi. 10 Nisan 1864 tarihinde yönetim kurulu üyesi N. N. Suşov Maliye Bakanına hükümetten 5470 hissesinin hepsini tanesi 144 rubleden alma önerisini içeren başvuru sunmuştu. Kısa süren tartışmalardan sonra başvurusuna olumlu cevap verilmiş, 1864-1865 döneminde bütün hisseler şirket tarafından alınmıştır. Ayrıca ROPİT yönetimi, şirket hisselerini çoğunluk hisselere sahip hissedarlardan da almaya devam ediyordu. 1863 yılının aralık ayında V. A. Kokorev'le yapılan ve kendisinden 1600 hissenin 312 bin rubleye, yani tanesi 195 rubleye alınmasını öngören anlaşma onaylanmıştır[160].

ROPİT'in kurulduğu dönemden ilk on yıllık periyoduna kadar süreçte devlet merkezli bir yapıya sahipti. Hissedarın çoğunluğunu Çar ve ailesi oluşturdu. Fakat şirket kuruluş döneminden itibaren özelleşme/liberalleşme yolunda bazı adımlar attığı da görülmekteydi. Şirket bir yandan hükümete ait hisseleri satın almaya çalışırken bir yanda da çar ve ailesinin gücünü kaybetmek istemiyordu. Bu nedenle şirket ve hükümet arasındaki ilişki karmaşık bir hal alıyor ve ayrışamıyordu. Çar ve ailesinin üyelerinden bazıları hisselerini azaltırken bazıları hisse alma yoluna gidiyordu. Ayrıca şirketin çoğunluk hissedarları sürekli değişim halindeydi. Bunlardan en dikkat çekeni Korff baron ailesinin çok sayıda temsilcisiyle 322 olan hissesinin 1111'e çıkarmasıdır. Rusya'da tanınmış ailelerinden Molçanov ailesi de aynı dönemlerde çok sayıda hisse satın almıştır[161]. Bu durum aslında Rus kapitalizminin doğuşu anlamına geliyordu.

ROPİT'in kuruluş aşamasından sonra tedricen liberalleşmesi sonucu hissedarlarının neredeyse tamamını özel sermaye sahibi müteşebbisler oluşturmuştur. Nitekim 1885 yılındaki hissedar dağılımlarına baktığımızda Çar ve ailesinin şirketin toplam hissesindeki payının oldukça azaldığını görmekteyiz. Zira Büyük Knez Aleksey Aleksandraviç 60, Mihail Nikolayeviç ise 150 hisseye sahipti. Rus yönetimi sembolik de olsa şirkete olan güvenin devam etmesi için hissedarlığı-

Aprelya 1863, S.-Peterburg 1864.

[160] Barışnikov, a.g.m., s.122.

Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imuşih Pravo Golosak 24 Aprelya, 1866, S. Petersburg 1866.

nı devam ettirmekteydi. Bilhassa ROPİT'in faaliyetlerinin düzenli hale gelmesi sonucu Rus bankaları da ciddi oranlarda hisse almaya başlamıştır. Volga-Kama Ticaret Bankası 181, Uluslararası Ticaret Bankası 424, Moskova Tüccar Bankası 424, Sibir Ticaret Bankası 83, Kredi Bankası 703 ve Moskova Bankası 39 hisseye sahipti[162]. 1888 yılındaki hissedarlar dağılımda bankaların hisselerinde artış vardı. Ayrıca Rus müteşebbisleri arasında da yeni hissedarlar şirketten önemli miktarda hisse alarak söz sahibi olmaya başlamıştır[163]. Son kertede ROPİT kuruluş aşamasında bütünüyle devlet-özel teşebbüs ürünüyken ilerleyen yıllarda faaliyet ağını genişleterek rüştünü ispatlaması ve büyük bir şirket haline dönüşmesi liberalleşmesinin de yolunu açmıştır. Böylece hükümet kendi üzerindeki hisseleri özel sermayeye devretmiştir.

B. Şirketin Karşılaştığı Sorunlar ve Çözüm Yolları

XIX. yüzyılın en büyük deniz nakliyat şirketlerinden biri haline gelmesi ümit edilen ve devlet-özel teşebbüs ortaklığından doğan bir şirket olması yönüyle ROPİT, Rus denizcilik tarihi açısından örnek ve öncül bir ehemmiyete sahiptir. Avrupalı devletler tarafından çok önceleri uygulamaya konulan ve ihtisaslaşmış Batılı nakliyat şirketleri karşısında geç bir tarihte kurulan ROPİT'in var olabilmesi ve rekabet edebilmesi zor görünmekteydi. Rus hükümeti ve sermaye sahibi müteşebbisler ROPİT'i büyük hedef ve beklentilerle kurmuşlardı. Ancak şirketin kuruluşundan hemen sonra birçok sorunla karşılaşılmış ve ciddi eleştiriler alınmaya başlanmıştı. Nitekim ünlü yazar N. L. Perozio şirketin yeterince denetlenemediğini ve böylece bir keyfilik durumunun ortaya çıktığını savunmaktaydı. Zira şirketin işlerini denetleyen ve az sayıda hissesi bulunan P. Yu. Lisyanski, V. M. Jemçujnikov ve P. M. Kovalevski adlı hissedarlar da aynı görüşleri savunmaktaydı. ROPİT'in gerek sahipleri gerekse yöneticileri giriştikleri bu işte aynı derecede hazırlıksızdı. Bu düşüncelerden yola çıkarak her şirketin kuruluş aşamasında ortaya çıkan birtakım sorunların ROPİT'te de ortaya çıktığına tanıklık etmekteyiz. Şüphesiz sorunların esasındaki en önemli etken, teoride varsayılan, tasarlanan ve hesaplanan değerler ve sorunlarla pratikte ortaya çıkan sorunların çok farklı bir hüviyette olmasıydı[164].

[162] *Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imuşih Pravo Golosak 28 Yanvar 1885*, S. Petersburg 1885.

[163] *Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imuşih Pravo Golosak 1 May 1888*, S. Petersburg 1888.

[164] Barışnikov, s.109-110.

1. Limanların Durumu

Şirket vapurlarının düzenli olarak işleyebilmesi için en önemli sorun yüksek tonajlı vapurlarının Rus Karadeniz'i limanlarında yanaşabileceği ve yükleme-boşaltma yapabileceği alt yapı ve teknik imkânların neredeyse hiç olmamasıydı. Limanlardaki bu eksikliklerin giderilmesi için yeterli kaynak, mimar ve mühendislik imkânına ne Rus sermayedarları ne de hükümeti sahipti. ROPİT için tasarlanan projelerin finansmanı konusu, ileride şirket yönetimi ve hissedarları arasındaki ilişkilerde sorun teşkil edecekti. Örneğin şirket vapurlarının ana merkezi, merkez üssü hüviyetinde olan Odesa Limanı'nda dahi dalgakıranların çok kısa ve yetersiz olması, mevcut olanların da onarıma muhtaç olması, aynı zamanda limandaki su seviyesinin yetersizliği ve zeminine de hayli kum ve atık birikmiş olması dolayısıyla şirket vapurları için sığınılacak güvenli bir liman olma niteliğinden yoksundu. Limanın suyunun çoktan azaldığı ve düzenli temizlenmesine ihtiyacı olduğu yönetim kurulu üyeleri için faaliyetin daha ilk aylarında açık olmuştur. Evpatorya 'da (Gözleve) oldukça sığ bir noktada biten tamire muhtaç iki ahşap iskele bulunuyordu. Bir diğer onarıma muhtaç önemli iskele ise Sivastopol'de Kırım Savaş'ından kalma Çar İskelesiydi[165] ki bu da yıkılmaya yüz tutmuştu. Yalta'da bulunan ahşap iskele ise yıkılmış olup kürekli gemilerin bile yanaşmasına elvermiyordu. *Novorossiyk Vapur İşletmelerinden* kalma Ovidiopol (Hacıdere) ve Akkerman iskeleleri de oldukça eski ve kullanıma elverişsizdi. Feodosya'da deniz gemileri için yeterli olmayan derinlikte biten iki harap iskele kalmıştı. Kerç 'teki liman tesislerinin de tamamen yeniden yapılandırılması gerekiyordu. Kırım Savaşı sonrasında Rus Karadeniz'inde iskele ve limanların durunu genel olarak elverişli değildi. Bu nedenle kumpanyanın bazı hatlarda faaliyetlerine başlayamaması olağan bir gelişmeydi. Nitekim Kerç belediye başkanının Kırım ile Taman arasında hizmet vermesi ön görülen hattın hemen açılmasına dair talebinin şirket yönetimi tarafından geri çevrilmesi Rus Karadeniz'i limanları ve iskelelerinin vapur seferleri için hazır olmamasından kaynaklanıyordu[166].

1857 Ağustosu'nda N. A. Novoselskiy, Kırım Hattını örnek göstererek şirketin işlemlerinin planlanmasında sadece teknik yaklaşımların değil, kurumsal ve ticari yaklaşımların da önemini vurgulamıştır. Novoselskiy, bir vapur şirketinin iyi bir sefer tarifesine sahip olması, zamanı ekonomik kullanması bakımından önemli buluyordu. Ayrıca onun en büyük endişelerinden biri, gittikçe artan yolcu ve yük

Şirket bu iskeleyi 1859 yılında onarmıştır. bkz., *Otçet Vsoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 g.* Sankt-Peterburg 1859 g., I. Şumahera, s. 83.

[166] *Otçet Vsoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god,* Saint Petersburg 1859, I. Shumakhera. s. 79-86.

potansiyeli sebebiyle Sivastopol ile Evpatorya arasındaki ulaşımın düzenlenmesiydi. Sefer tarifesi hazırlanırken yolculuk saatleriyle, yük sahiplerinin çıkarları gözetilerek olabildiğince uyumlu olmasına gayret etmek, ayrıca her limanda bekleme sürelerini de iyi planlamak gerekiyordu. Ancak Kırım şehirlerinin herhangi bir gelişme planının olmaması durumu zorlaştırıyordu. Harap olan Sivastopol mesela neredeyse hiç yenilenmemişti. Tersine, demiryolunun kurulmasını bekleyen Feodosya'da aktif bir inşaat vardı, ticari bağımsızlığının sağlanıp sağlanmayacağı henüz belli olmayan Kerç ise gözle görülür bir belirsizlik içindeydi[167]. Ülkenin güney bölümleri Kırım Savaşı'ndan sonra harap vaziyetteydi. Özellikle denize kıyısı olan yerlerde yolların kötü olmasından dolayı iç bölgeler ile bağlantı kurmak zor ve zahmetliydi[168].

2. Yönetimsel ve Mali Sorunlar

Şirketin ilk faaliyet yıllarında yukarıda da bahsettiğimiz gibi birtakım sorunlarla yüzleşilmiştir. En başta gelen sorunlardan biri Rus Çarlığının Karadeniz limanlarının bakımsız olması, tecrübeli işçilerin olmaması ve mekanik işleri için depoların yokluğuydu. Şirket bu gibi sorunlara çözüm için bir an önce girişimlere başlamalıydı. Nitekim bilhassa Karadeniz limanlarının modernizasyonu uzun vadede halledilebilecek bir sorundu[169]. ROPİT'in diğer önemli sorunu ise kurulduğu günden itibaren sefer ağını genişletme gayretiyle Avrupa'dan birçok gemi sipariş etmiş ve Avrupa'da yatırımda bulunmuş olmasıydı[170]. Aynı zamanda yönetimsel eksiklik ve kalifiye eleman ihtiyacı nedeniyle Doğu Akdeniz sahilleri ile düzenli münasebetlerin gerçekleşmesinde yetersizlikler yaşanıyordu[171]. Bu dönemde şirketin masrafları hızlı bir şekilde artarken aktif karlılığı ve ortak sermaye karlılığı neredeyse iki kat düşmüş, gayrisafi kar ise azalmıştır[172]. Buna bağlı olarak net kârdan hissedarlara yapılan ödemelerde de düşme yaşanmıştır. Bunu, Petersburg

Barışnikov, a.g.m., s.113.

Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i torgovli 1914. s.4.

Istoriya Torgovli I Promışlennosti v Rossii, s. 19.

[170] Şirketin gemi alımlarını dışarıdan yapmasının en büyük nedenlerinden biri buharlı gemi yapının maliyetinin çok yüksek olmasından dolayı idi. 1828 yılında Nikolayev Tersanesinde 60 beygir gücünde *Odesa* isimli buharlı gemi yapılmıştır. Aynı yıl daha güçlü *Naslednik (Varis)* adlı gemi yapılmaya başlanmıştı lakin geminin inşası o kadar pahalıya patlamıştı ki hükümet Karadeniz'de bir müddet gemi yapımından vazgeçmişti. Böylece İngiltere'den buharlı gemi sipariş edilmiş ve 1835 yılında Odesa'ya ulaşan gemiye Rusya'nın önemli reformcusu Çar Petro'nun adı verilmiştir. bkz., A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli 1857-1869g", *Deribasovskaya-Rishel'yevskaya :Odesskiy Al'manakh*, Odesa 2009, No:40 , s. 8-9.

[171] Peter Weisensel, a.g.m., s. 167.

[172] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1961 god*, Saint-Petersburg 1962, Tovarishchestvo ,ObshchestvennayaPolza, Typography, s. 1-2.

borsasında şirketin hisse senetlerinin değerinin 400 rubleden 240 rubleye düşmesi izlemiştir. Bu gelişmeler hissedarların paniğe kapılmasına neden olmuştur. Öyle ki N. A. Arkas aşağıdaki itirafta bulunmak zorunda kalmıştır. Şirkete karşı güven tamamen kaybedilmek üzere, *herkes özünde mükemmel olan işin çok fena, düzensiz, tutumsuzca ve hissedarların çıkarlarına dikkat edilmeden yürütüldüğünü ispatlamaya çalışıyor*"[173].

Arkas yaşanan bu sorunları aşmak için yönetimde bazı değişikliklerin yapılmasını öneriyordu. İdari sistemin tümünü değiştirilerek yönetimi iki kısma bölmek ona göre en doğru kararlardan biri olacaktı. Böylece Odesa'da yönetim merkezinde en yukarıda Arkas hemen altında yetki bakımından biri diğerinin üstü olarak konumlandırılan üç müdürün bulunması kararlaştırıldı. Bunların sorumlulukları şu şekildeydi: a) denizcilik ve teknik işleri; b) iktisadi faaliyet ve bölgelerdeki acenteler; c) muhasebe: Petersburg'daki iki müdüre Odesa'daki idare üzerinde denetim görevinin verilmesi planlanıyordu. Her müdür kendi sorumluluğunda bulunan işleri yapmakla yükümlü olacaktı[174].

Arkas'ın yönetimi bölgelere göre bölmek, ticari işlemlerden vazgeçerek çoğunlukla düzenli deniz seferlerinin geliştirilmesinde yoğunlaşmak önerisi, hissedarların çoğunluğu tarafından sıcak karşılanmadı. Örneğin, ticari faaliyetin verimliliğinin düşük olmasının onun gereksizliğinden değil, çalışanların bu faaliyeti yürütmekte pek çıkarı olmadığından kaynaklandığı haklı olarak ifade edildi. Bu vesileyle denetçi hissedarlar, yerli ve yabancı malların satılmak üzere emanet alınmasına karlı bir işlem olarak işaret etmekteydi. Ancak şirket kendisine verilen görevleri yük olarak görerek onlardan kurtulmak istiyormuşçasına satışları çok özensizce ve dikkatsizce gerçekleştiriliyordu. Odesa dışındaki acenteler genel olarak satışları daha iyi yapıyordu. N. A. Arkas'ın şirketin adından "ticaret" sözcüğünü çıkarmak önerisinin, zaten bu yükümlülüklerini tam anlamıyla yerine getiremeyen şirket için bir kayıp olmayacağını ifade etmekteydi. Fakat bu durum hükümete yakın olan Petersburg'daki yönetimin şirket üzerindeki kontrolü kaybetmesine yol açacaktı. Haliyle yaşanan gelişmeler neticesinde hükümet ve liberal ortaklar arasında bir anlaşmazlık ortaya çıkması kaçınılmaz olacaktı[175].

[173] N. A. Arkas, *Mneniya o Soverşenstvovanii Upravleniya Delami Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Polojitelnıe Osnovı Dlya Sozdaniya Avtonomnogo Predstavitelstva Po Etomu Predmetu*, S. Peterburg 1961 s.1-2.

[174] N. A. Arkas, *Mneniya o Soverşenstvovanii Upravleniya Delami Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli.*", s.15.

[175] N. A. Arkas, *Mneniya o Soverşenstvovanii Upravleniya Delami Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli ...*", s.3-4.

ROPİT'in yaşadığı durumun karmaşıklığı, şirketin gelişme perspektifleriyle ilgili tartışmaların Petersburg'daki yönetimin ciddi bir itibar kaybına yol açabilecek gelişmelere paralel yapıldığından kaynaklanıyordu. Odesa ile Petersburg'daki üst düzey iki idare arasında üstünlük mücadelesi söz konusuydu. Fakat ticari vapur seferlerinin çoğunluğunun gerçekleştiği Odesa hissedarların da desteği ile üstünlüğü elde etmiş ve şirketin kontrol ve yönetim merkezi olmuştur[176].

Şirketin bir diğer sorunu ise gelir ve giderler arasındaki dengesizlikti. Nitekim şirketin ilk yıllardaki gelirlerinde önemli azalma yaşanırken giderlerdeki dengesizlik de gözden kaçmıyordu. Şirket giderlerinin önemli bir kısmını şirket yöneticileri personeline ödenen maaşlar oluşturmaktaydı. Odesa'daki büronun yöneticisinin maaşı 18 bin rubleydi. Petersburg'daki yönetim kurulu üyelerine 6 bin rublelik yıllık maaş ödeniyordu. Buna karşı vapur kaptanları 2000 ruble, çekme vapur kaptanları 1600 ruble, geçitlerdeki vapur kaptanları 1500 ruble maaş alıyordu. Çarkçıbaşıları 1900 ile 840 ruble, ikinci çarkçılar 1320 ile 800 ruble, ikinci kaptanlar 1600 ile 300 ruble, kılavuzlar 900 ile 420 ruble arası maaş alıyordu. Makinistlerin maaşları nispeten yüksek sayılıyordu: 1.sınıf 480 ruble, 2.sınıf 300 ruble yaklaşık aynı parayı sağlık memurları alıyordu. Seyrüseferciler ve makinist çırakları 245 ruble, lostromolar 240 ruble kazanıyordu. Çok daha az para ocakçılara/ateşçiler/kazancılar (1. sınıf 180 ruble – 2. sınıf 144 ruble) ve tayfalara (1. sınıf 168 ruble –2. sınıf 108 ruble) ödeniyordu. Miçoların ödeneği 48 rubleydi[177]. Şirket 1500 kişiye ulaşan bu personel masraflarını karşılamakta zorlanıyordu. Bu nedenle 1858 yılında 10 bin hissesini satışa çıkardı[178]. Aslında diğer büyük buharlı deniz nakliyat şirketleri de aşırı derecede artan personelin maaşlarını ödemekte zorluk çekmekteydiler Fransa'da 1862 resmi rakamlarına göre deniz tayfasının maaşı ortalama olarak 60 franktı. İngiliz deniz tayfalarının maaşları da aşağı yukarı benzerdi. En yüksek maaş alan tayfalar ise Amerikan tayfalarıydı, bunların maaşları 70 ila 120 frank arasındaydı. Amerikan deniz tayfalarının maaşlarındaki bu derece artışın sebebi savaş sonrası Amerikan deniz endüstrisinin çökmesiydi. ROPİT ile çağdaş şirketlerin yönetici ve personel giderleri karşılaştırıldığında bu durum daha iyi anlaşılıyordu[179].

[176] *Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 30 Aprelya 1861, Sankt-Peterburg; Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 1 maya 1861 g., Sankt-Peterburg; Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 5 maya 1861 g., Sankt-Peterburg,.*

[177] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1861 god*, Saint-Petersburg 1862, Tovarishchestvo, ObshchestvennayaPolza, Typography, s. 5-15.

[178] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 44.
Ambroise Colin, *La Navigation Commerciale Au XIXe Siecle*, Paris 1901, s. 394-395.

Tablo-2: Acentahaneler ve Bürolarda Yükleme ve Boşaltma Giderleri

Yıl	Şirket	Tüm Harcama	Gemi	Ton p.	k	Güç	mil
1857	ROPİT	78.000	4588	9	18	47 42	78
1858	ROPİT	221.913	11.096	11	11	64 70	79
1857	LOYD	603.182	9139	16	8	47 49	57
1857	MM	480.174	8962	8	19	40	84

Kaynak: N. Novoselskiy, "Sravnenie Russkavo obş. Parohodstva i Torgovli», «Frantsuskaya Kompaniya» «Slujba Morskih Priklyuçeniy Imperialov i Avstriykavo Lloyda", *Morskoy Sbonik*, Vol. XLIII, No. 10 Oktyabrya 1859 g., s. 442.

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere rakiplerine göre daha az gemiye ve sefer sayısına sahip olan ROPİT'in oransal olarak daha fazla gideri olduğu söylenemez. Lakin ROPİT'in en önemli rakiplerinden olan Avusturya Lloyd Kumpanyası en ucuz maaşla en iyi kaptan ve denizcilere sahip olması masraflarının bir nebze az olmasının önemli nedenlerindendi. Lloyd elemanlarını emekli profesyoneller arasından seçmekteydi[180]. Bu nedenle bu şirket rakiplerine nazaran daha az deniz kazasına karışmaktaydı. ROPİT ise kalifiye personeli olmadığından dolayı hızlı bir şekilde bu açığı kapatması gerekiyordu. Aslında yelkenliden buharlıya geçiş sürecinde bütün vapur şirketlerinde rastlanılan sıkıntılardan birisi bu alanda yetişmiş, tecrübeli personel bulmaktı. Eleman bulma zorluğu, buhar teknolojisinin merkezi olan Batı Avrupa'dan uzaklaştıkça daha da artıyordu. ROPİT de bu sıkıntıyı yaşayan şirketlerden birisiydi. Bu nedenle şirket sivil denizcilerin işe alınması için bütçe ayırarak Odesa'daki baş ofisin, muhasebe, yük ve yolcu departmanlarına yoğun personel alımı başlattı. Aynı zamanda yabancı şirketlerle yeni gemilerin alımı ve mevcut olan gemilerin onarımı sözleşmelerinin yapılması için büyük meblağlar ayrılıyordu[181]. Fakat şirket kurulduğu yıllardan 1860'lı yıllara kadar personelinin tecrübesizliğinden dolayı çeşitli kazalara karşımasından dolayı problemler yaşamaktaydı. Bu durum zaten az sayıda olan gemilerinin faaliyette

[180] N. Novoselskiy, "Sravnenie Russkavo obş. Parohodstva i Torgovli», «Frantsuskaya Kompaniya» «Slujba Morskih Priklyuçeniy Imperialov i Avstriykavo Lloyda", *Morskoy Sbonik*, Vol. XLIII, No. 10 Oktyabrya 1859 g., s. 441-442.

[181] *Otçet Vsoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god*, Sankt-Peterburg 1859, I. Şumahera. s. 75-83.

bulunmasına engel olmaktaydı[182]. Bu nedenle ROPİT yöneticileri önemli bir karar alarak gemi alımı ve onarım masraflarının karşılanması için kârdan kesintilerle özel sigorta sermayesini kurdu. Yani kaza ve benzeri hadiseler neticesinde zarar gören ya da batan gemilerin onarımı ve yerine yenisinin alınması için bir sigorta fonu oluşturulacaktı. Şirket gelirlerinden bir kısmı bu fona aktarılacaktı[183].

Sonuç olarak Rusya'nın ilk büyük deniz nakliyat şirketlerinden olan ROPİT hem Batılı hem de Osmanlı Devleti'ne ait şirketlerin kuruluş aşamasında yaşadıkları benzer sorunlarla karşılaşmaktaydı. Fakat şirketin en temel sorunu kendi sivil denizciliğini gerçekleştirmek adına Karadeniz limanlarının modernizasyonu sağlanmasındaki zaman ve yatırım eksikliğiydi. Nitekim ilerleyen süreçte şirketin temel hedefleri doğrultusunda demiryolları ve liman tesisleri paralel olarak geliştirilerek Karadeniz kıyılarının hinterlandı ile bütünleşmesi sağlanmıştır. Böylelikle ROPİT'in faaliyetlerinin düzenli hale getirilmiştir.

C. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının İlk Dönemleri ve Sefer Ağı

1851-1853 yılları arasında Rusya'nın güney limanlarına yaklaşık olarak 3916 gemi uğradı. Bu gemilerle 33 milyon pud[184] emtia Rus limanlarına taşınırken 1 buçuk milyon pud emtia ise bu limanlardan alınarak dış pazarlara dağıtıldı[185]. 1856–1860 yıllarında Rusya'nın dış ticaretinde büyük bir artış oldu. Bu artışta Moskovalı tüccarların katkısı büyüktü. Kırım Savaşı sonrası bu tüccarlar ki aralarında ROPİT'in en büyük hissedarları Kokorev de bulunuyordu, Rus dış ticaret hacminin gelişmesinde öncü rol oynuyorlardı[186].

Nitekim hem hükümetin hem de Rus iktisadi gücünün olağan üstü çabaları ve fedakârlıkları neticesinde Rusya'nın ilk büyük deniz nakliyat şirketi düzenli olarak seyrüsefer yapabilmek adına 17 Mayıs 1857'de deneme seferlerine başladı. İlk üç gün içinde şirketin yolcu gelirleri 1800 ruble oldu. Bu gelirin 695 rublesi İstanbul yolcularından, 664 rublesi Kırım limanlarından 357 rublesi ise Kerson limanından elde edildi. 21 Mayıs'ta ise beş vapur düzenli seferlere başladı. Seyrüsefer süresince bu sayı giderek artmış, öyle ki kasım ayında kumpanyanın tüzüğü

1860 yılında kumpanyanın bir gemisi Kerç yakınlarında kayaya oturdu ve ağır hasar gördü, diğer gemisi Kolhida ise 1862 yılında Marmara Denizinde battı ve 20 kişiden oluşan mürettebat ve 30 kadar yolcu hayatını kaybetti. W. E. Mosse, a.g.m., 46-47.

[183] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 76.

[184] 16.38 kiloya eşit ağırlık birimi.

[185] *Istoriya Torgovli I Promışlennosti v Rossii*, s. 18.

[186] Thomas C. Owen, *Capitalism and Politics in Russia, a Social History of the Moskow Merchants, 1855-1905*, Cambridge University Press 1981, s. 51-54.

gereği mecburi olan hatlardan 5'inde Kafkasya, Nikolayevsk, Kerson ve Taman ile Dinyeper (Özü) geçitlerinde belirtilen oranda sefer yapıldı. Kırım, Azak ve Marsilya hatlarında ise bazı deneme seferleri gerçekleştirildi. Kumpanya gemileri İskenderiye hattında ise sadece Odesa ile İstanbul arasında ayda üç sefer yapabilmekteydi. Ayrıca şirketin yeterli sayıda gemisi olmadığından dolayı Odesa ile Kalas ve Odesa ile Trieste arasındaki hatlar açılmamıştı bunlara ek olarak Odesa ile İstanbul arasındaki hat da İskenderiye'ye kadar uzatılmamıştı[187]. Bunların dışında bizzat Rus Çarının isteğiyle Odesa, Yalta, Redut-Kale ve Kerç arasındaki dolaşımlı hat Trabzon'a kadar uzatılacaktı. Kumpanya bu hattı 1 Nisan'dan 1 Eylül'e kadar ayda üç defa, yılın geri kalan döneminde ayda iki defa işletecekti[188].

Seyahat ücreti yolcu türüne göre değişiyordu: İstanbul hattında birinci sınıf bir yolcu 28, 3.sınıf yolcu ise 8 ruble ödemekteydi. Diğer hatlarda ise fiyatlar şöyleydi; Kerç 24 ile 6 ruble, Feodosya 20 ile 5 ruble, Yalta 14.50 ruble ile 3.75 ruble, Sivastopol 12 ile 3 ruble, Kerson 4,5 ruble 1.75 ruble arasında değişiyordu[189].

Kumpanyanın 3 Ağustos 1856 ile 31 Aralık 1857 tarihleri arasındaki faaliyetleri ile ilgili ilk raporu 30 Mart 1858 tarihinde hissedarlar toplantısında onaylandı. Bu raporda ekonomik ve örgütsel konular ele alındı. ROPİT'in faaliyetlerine dayalı ilk yılki bütçesi kritik seviyedeydi. Şirketin yukarda bahsedilen zaman dilimindeki kazancı 795.719.35 rubleydi. Ama bu rakamın neredeyse yarısını devlet tarafından ödenen sübvansiyon oluşturuyordu. Bu rakam açıkça ROPİT'in desteklenmeden ayakta kalamayacağının göstergesiydi. Şirket 177.900 ruble yük taşımacılığından, 114.122 ruble yolcu taşımacılığından 145 ruble de komisyondan elde etmiştir[190]. Bunun dışında Rus kumpanyasının tüzüğünde de bahsettiği üzere her yıl hükümetten vapurların onarımı için ek kaynak olarak 64 bin ruble ödeme aldı. Ama ödenen sübvansiyonlara rağmen aktif karlılığı sadece %4.4, ortak sermaye karlılığı %4.8'di. 210.757.88 ruble olan net kardan birinci işlem yılı için hissedarlara kâr payı olarak 180 bin ruble ödenmiştir[191].

V. Baseviç, «Vedusee Parohodstvo v Rossii», Morskoy Flot, 1987, s.5, S.-Peterburg, s. 23-26; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.30; *Istoricheskiy Obzor Pravitel'stvennykh Meropriyatiy Dlya Razvitiya Russkogo Torgovogo Morekhodstva*, S. Peterburg 1895. s. 282.

[188] Kumpanyaya bu hat için destekleme en yüksek miktardan, yani mil başı 5 ruble 22 kopekten yapılacaktı. *Otçet Visoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 3 Avgusta 1856 Goda po 31 Dekabrya 1857 goda (1858). S. Peterburg, Tip. I. Şumahera i L. Seryakova, s.2; Istoriçeskiy Obzor Pravyaşih Meropriyatiy Dlya Razvitiya Russkogo Torgovogo Morehodstva, S.-Peterburg 1895. s. 284.*

[189] Barışnikov, a.g.m., s.113.

[190] *Otchet Vysochayshe utverzhdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli s 3 Avgusta 1856 goda po 31 Dekabrya 1857 goda* (1858). S. Petersburg, Tip. I. Shumakhera i L. Seryakova, s. 3.

[191] *Otchet Vysochayshe utverzhdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli s 3 Avgusta*

1858 senesi ticaret ve gemicilik için oldukça zor bir yıl oldu. 1857 yılında başlayan ticari kriz, 1858 yılında daha da arttı ve bütün Avrupa piyasalarını etkisi altına aldı. Doğu'da ve İtalya'da karışıklıklar meydana geliyordu; Bingazi'de ortaya çıkan veba salgını gemi seferlerini kısıtlayan karantina önlemlerine neden oldu. Bütün bunlar ticarette duraksamaya ve birçok ticarethanenin iflasına sebep oldu. Bunun sonucunda, 1858 senesinde özellikle emtia bulmada zorluklar yaşandı. Ayrıca aynı yıl yolcu sayısında da büyük oranda düşüş gerçekleşti[192]. Fakat yılın sonuçlarına göre Şirketin kazancı iki kat artmıştır, gerçi onun büyük kısmını hala mil başına ödenen destekleme payı oluşturuyordu. Buna rağmen hem dış hatlar hem de iç hatlarda yolcu ve yük taşımacılığının karlılığı önemli ölçüde artarken şirket aktif bir şekilde vapur almaya devam etti. Yılın sonuna kadar şirket filosundaki vapurların sayısı 35'e yükseldi[193]. Bu 35 vapur içerisinde en çok kar getirenler ise, toplam tonajı 140.832 tonilatoluk[194] *Yunano, Büyük Prens Konstantin, Kersones, Pallada ve Kolhida* vapurlarıydı[195]. Aynı dönemde şirket yönetimi, *Rus Demiryolu Şirketi* için 10 ton rayın deniz yoluyla taşınması için anlaşma yaptı. Ayrıca ROPİT Sivastopol Limanı'na geniş rıhtım, iskele inşası ve yükleme-boşaltma işlemleri için mekanik aksamın yapılması için hükümetten ödenek alırken, Odesa'daki döküm fabrikasının tadilatı, Feodosya, Kerç, Evpatorya ve Yalta limanlarının modernizasyonu için de büyük meblağda ödenek tahsis etti[196].

N. A. Novoselsky, ROPİT'in ticari faaliyetlerinin başarılı bir şekilde yürütülmesi için şirket çalışanları ile uyum içerisinde hareket ediyordu. Örneğin Odesa'daki merkez büroda çalışan idareci ve personel ile şirketin hedeflerine yönelik seminer tarzı toplantılar yapıyor onlara brifing veriyordu. Böylelikle bir sonraki yılda yani 1859'da şirketin planlanan vizyon doğrultusunda başarılı bir şekilde fa-

---

1856 goda po 31 Dekabrya 1857 goda (1858). S. Petersburg, Tip. I. Shumakhera i L. Seryakova, s. 4-5; M.I. Kazi, *Dobrovolnyy Flot i Russkoye Obshchestvo Parohodstva i Torgovli Pered Gosudarstvom*, S. Petersburg 1887, s. 24.

[192] *Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god*, Sankt-Peterburg 1859, I. Şumahera, s. 106-121.

[193] Ilovayskiy, a.g.m.,42; Barışnikov, a.g.m., s. 114.

[194] Bir geminin kadem mikâbı yönüyle hacmidir. 100 İngiliz kademi veyahut 2,8376 metre küpü bir tonilato sayılır. bkz., Süleyman Nutki, *Kamûs-i Bahri*, (Deniz Sözlüğü), Haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2011, s. 291.

[195] *Morskoy Sbornik*, Tom, XXX, No. 7, İyol 1857, s.17; *Otchet Vysochayshe Utverzhdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god*, Saint Petersburg 1859, I. Shumakhera, s. 4.

[196] *Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god, Sankt-Peterburg 1859, I. Şumahera, s.1-121.*

aliyette bulunması hedefleniyordu[197]. Verilen emek ve çabalar 1859 yılında olumlu netice verdi. Şirket geliri bir önceki seneye göre iki kat arttı[198].

ROPİT'in ilk kurulduğu yıllardan itibaren bazı yöneticilerin hataları ve tecrübesizliği şirketin faaliyetlerini olumsuz etkilemesine rağmen Rus ekonomisinin gelişmesinde ihtiyaçları karşılama noktasında önemli bir noktaya gelmekteydi. Bilhassa 1856-1860 arasında yönetimsel ve mali krizlerle boğuşan şirket, kısa bir buhrandan sonra bu krizden çıkmayı başarmış ve borsadaki hisselerinin satış fiyatlarında artış gözlenmişti. Fakat bu dönemdeki yükseliş şirketin genel giderlerini karşılayacak durumda olmadığı da bir gerçekti199. Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere ROPİT'in daha ilk yıllarında Rusya'nın güneyindeki iç ve dış ticaretteki hareketlenmenin önemli bir unsuru olduğu açıktır200.

Tablo-3: 1857-1861 Yılları Arası ROPİT'in Faaliyetleri

Yıl	1856-57	1858	1859	1860	1861
Gemi Sayısı	18	35	41	43	43
Sefer Sayısı	Belirsiz	1.033	1.467	1.444	1.558
Taşınan Yük Pud	920.032	4.069.667	4.831.677	6.878.652	6.990.381
Hayvan	Belirsiz	6.950	14710	19.676	1.6936
Yolcu	28.887	123.593	202.458	218.904	208.332
Sübvansiyon	Belirsiz	1.144.173	1.883.106	1.883.406	1.883.406

Kaynak: A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli...", s. 14.

1860'larda Rusya hükümeti tarafından ROPİT'e Karadeniz limanlarından dış piyasalara ürün sevkiyatı imtiyazı sağladığından ROPİT bundan büyük kazanç sağladı201. Şirketin 1862 yılındaki işlemlerinin sonuçları bir önceki yıla göre biraz daha ümit vericiydi. Toplam kazanç miktarı 1860 yılındakini çok az aştığı halde, Odesa'da alınan birtakım önlemler sayesinde, idari personelle ilgili masraflar azalmıştır[202]. Sonuç olarak şirketin net karı önemli bir seviyeye çıkarak

Ilovayskiy, a.g.m., s. 58.

198 *Otçet Visoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1859 god, Sankt-Peterburg 1860, Torgovıy Dom, S. Strugovşikov, G. Pohitonov, N. Vodov i K, Tipografiya, s. 1-13.*

199 A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli...", s. 13-14.

200 *Morskoy Sbornik,* Tom, LXVI, No. 5, May 1863, s. 92; A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli..." s. 14.

201 Peter Weisensel, a.g.m., s. 167.

202 Barışnikov, a.g.m., s.118.

hissedarlara dağıtılan kar oranı artmıştır[203]. Hatlara ve sefer sayısına göre 1862 yılı şirket gelirleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo-4: ROPİT Vapurlarının 1862 Yılında Taşıdığı Yükler

Hatlar	Düzenli Seferler	Düzensiz Seferler	Pud	Kazanç (ruble)
İngiltere	16	-	1.187.133	368.405
İskenderiye	26	1	612.804	153.408
Marsilya	8	-	384.304	108.590
Kafkasya	22	26	310.608	89.442
İstanbul	47	2	470.616	87.394
Dinyeper Çekme Vapur Seferleri	-	38	920.050	76.794
Anadolu	17	-	220.583	58.858
Kırım	40	22	158.247	45.557
Taganrog- İstanbul	12	-	113.523	32.852
Selanik Seferleri	8	16	126.873	25.500
Azak	31	16	59.288	20.860
Bug Nehri Çekme Vapur Seferleri	18	-	375.891	15.983
Kerson	70	-	105.195	15.599
Özi (Dinyeper) Geçidi	558	-	61.863	11.453
Taman-Kerç Geçidi	113	-	29.728	9.025
Kalas	31	16	41.223	8.326
Nikolayev	65	1	67.450	7.836
Odesa açık limanı çerçevesindeki taşımacılık	-	-	-	2.818
Rion Çekme Vapur Seferleri	36	-	10.222	1.544
Özi (Dinyeper) Nehrindeki Düzenli Seferler	28	-	5.471	1.280
Turla (Dinyester) Nehri Çekme Vapur S.	2	-	613	62
Toplam:	1165	112	5.261.693	1.141.599

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska* 1862, s. 3.

[203] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1862 god*, Saint-Petersburg 1863, Tovarişestva, Obşestvennaya Polza, Typography, s. 5-17.

Böylece kazancın büyük kısmı, İngiltere hattında yapılan düzensiz seferler başta olmak üzere, dış hatlarda yapılan taşımacılıktan elde edilmiştir. Aynı durum taşınan yük miktarı için de söz konusuydu. Filonun uluslararası istikametlerde çalışmasının sonuçlarına göre N. M. Çihaçov, zorunlu limanların listesinden Aynoroz'un ve Selanik'in, ayrıca Taganrog ile İstanbul arasındaki ve Redut-Kale ile Trabzon arasındaki hatların çıkarılmasını önermiştir. Bu öneri hissedarlar tarafından desteklenmiştir. Mil hesabı ücretleri bir ölçüde azaltacak bu karar, bu istikametlerin birkaç yıldır hiç tatmin edici olmayan sonuçlar elde ederek ileride de büyük kazanç sağlamayacak olmasından kaynaklanıyordu[204]. İç seferler arasında yaklaşık 1,3 milyon pud yükün taşınmasını sağlayan Özi (Dinyeper) Nehrindeki ve daha az ölçüde Bug nehrindeki çekme vapur seferleri verimlilik açısından öne çıkıyordu. Yolcu taşımacılığındaki verimlilik, öncelikle Rusya'nın içindeki hatların birinciliği açısından, biraz farklıydı[205].

[204] *Obshcheye Sobraniye Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 8 May 1863*, s. 9-12.

[205] Barışnikov, a.g.m., s. 119.

Tablo-5: ROPİT Vapurlarının 1862 Yılında Taşıdığı Yolcular

Hatlar	1.Sınıf Yolcu	2. Sınıf	3. Sınıf	4. Sınıf	Toplam	Kazanç / Ruble
İskenderiye	617	791	220	22 418	24 046	143 489
Kırım	1 441	1 241	15	12 574	15 271	89 436
Kafkas	591	921	165	10 735	12 412	66 836
Azak	638	805	-	10 809	12 252	50 462
Kerson	2 813	-	-	13 160	15 973	45 143
Anadolu	111	198	58	8 016	8 383	37 117
İstanbul	271	383	210	3 950	4 814	36 872
Selanik Seferleri	57	200	63	5 579	5 899	36 761
Kalas	627	449	-	2 199	3 275	27 555
Nikolayev	1 315	800	-	8 298	10 413	25 746
Taganrog-İstanbul	91	125	-	1 672	1 888	18 706
Özi (Dinyeper) Nehri Seferleri	773	-	-	4 066	4 839	15 864
Dinyeper Geçidi	70	3 972	-	42 572	46 614	7 548
Taman-Kerç Geçidi	1 151	7 233	-	1 075	9 459	5 391
İngiltere	38	19	-	478	535	4 546
Rion Çekme Vapur Seferleri	228	144	-	1 075	1 447	3 495
Dinyeper Nehri Çekme Vapur S.	178	-	-	1 501	1 679	2 895
Marsilya	6	15	-	299	320	2 649
Bug Nehri Çekme Vapur S.	431	-	-	347	778	455
Dinyester Nehri Çekme Vapur S.	-	-	-	8	8	13
Toplam:	11 447	17 296	731	150 831	195 371	653 666

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska* 1862, s. 4.

Verilen rakamlar, yolcu taşımacılığının karlılığı açısından, 1. ve 2. sınıf yolculara verilen hizmetler açısından dâhil olmak üzere, iç hatların önde olduğunu göstermekteydi. Özi (Dinyeper) geçidindeki ve Kırım ve Kerson hatlarındaki işlemlerin boyutları hem yolcu sayısı hem de kazanç miktarı açısından, dikkat çekicidir. Diğer önemli gösterge, yük ve yolcu taşımacılığından alınan mil hesabı ücret açısından Kırım hattının üçüncü sıraya çıkmasıydı. Birinci ve ikinci sırayı İngiltere ve İskenderiye hatları korumaya devam ediyordu. Dördüncü sıraya ise İstanbul ve Marsilya hatlarını geçen Kafkas hattı almıştır[206].

Yönetim alanındaki ilk düzenlemelerin sonuçları ve şirketin 1862 yılındaki faaliyet göstergeleri, bu sefer bazı dış ve iç hatlardaki vapur seferlerinin planlanması ve değişiklilerin geliştirilmesini gerektirmiştir. 1865 yılında yeni vapur alımı limiti geçerliliğini sürdürülürken bazı hatlarda sefer sayısı değiştirildi ve sefer sayılarının artırılması önündeki engel kaldırıldı. Vapur seferlerinin boyutlarının genişletilmesi ile yolcu ve yük taşımacılığının artması, aşağıdaki rakamlarla ifade ediliyordu: Odesa ile İstanbul arasındaki sefer sıklığı haftada en az bir kere olacaktı. İstanbul, İzmir, Beyrut, Yafa ve İskenderiye arasında iki haftada bir; Odesa ile Kırım limanları arasında haftada bir; Kerç'ten Kafkas sahilleri boyunca Redut-Kale'ye kadar iki haftada bir; Redut-Kale'den Trabzon'a kadar iki haftada bir, Odesa, Kılburun, Özi, Nikolayev arasında ve Bug Nehrinin yukarılarına doğru haftada bir, Odesa, Kılburun, Özi ve Kerson arasında ve Dinyeper Nehrinin yukarılarına doğru haftada bir, Kerç, Mariupol, Berdyansk, Yeysk, Temruk ve Taganrog arasında haftada bir olacaktı. Ayrıca Taganrog ile İstanbul, Kerç ile Taman, Ovidiopol (Hacıdere) ile Akkerman (Ak Kale) (Dinyester limanı üzerinden), Odesa ile Kalas, Odesa ile Akdeniz'deki Avrupa limanları arasında yılda gerekli kabul edileceği kadar seferin yapılabileceği tespit edilmiştir[207]. Şirketin faaliyetindeki değişikliklerin en belirgin kanıtı, Şirketin tarihinde ilk defa yaşanan gayrisafi karın mil hesabı ücreti aşmış olması ve temettü ödemeleriyle net karın önemli ölçüde artmasıdır.

Sivastopol'deki liman ve yan tesislerin kurulmasının tamamlanması, 1863 yılında orada gümrüğün açılması şirketin ticari işlevlerini kolaylaştırmıştır. ROPİT'in mali kaynaklarının bir kısmını Kerç, Akkerman, Feodosya, Nikolayev, Poti ve Kerson başta olmak üzere, Rusya'nın Karadeniz'deki diğer limanlarının modernizasyonuna aktarmak olanağını sağlamıştır[208]. ROPİT'in gelişme gösterip etkinliğini arttırması Rusya'nın güney limanlarının gelişmesini de sağlamıştır. Şirketin

[206] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1862 god*, Saint-Petersburg 1863, Tovarişestva, Obşestvennaya Polza, Typography, s. 4.

[207] Barışnikov, a.g.m., s.120-121.

[208] Barışnikov, a.g.m., s.121.

elde ettiği kar ve liman inşasına verdiği destek Rusya'nın ticari alt yapısını geliştirerek XIX. yüzyılın ikinci yarısında dış ticaretin canlanmasının önünü açmıştır.

Yük taşımacılığında dış hatlar liderliğini korurken yolcu sayısı açısından Kırım limanları o yıl üçüncü sıradan ikinci sıraya yükselmiştir. Bu limanlar, iç hatlarda taşınan yük miktarı açısından birinci, dış hatlarda taşınan yük miktarı açısından üçüncü olmuştur. Bu istikametten elde edilen toplam kazanç 384,9 bin rubleye ulaşmıştır. Kırım yarımadasının ekonomik ve sosyokültürel gelişmesi, Rus vapur kumpanyasının bu bölgedeki stratejik ve operasyonel etkinliklerine özel bir hareketlilik kazandırmıştır. Prens'in 1863 yılında "Argonavt" vapuruyla Beryansk'tan Kerç ve Yalta'ya yaptığı yolculuk, şirketin itibarı için önemli olmuştur. Aynı gemi daha sonra "Tigr", İmparator yatına Yalta'dan Poti'ye ve geriye refakat etmiştir[209]. Pratik açıdan iç hatlardaki faaliyetin sonuçları, yönetim kuruluna Kırım ve Azak hatlardaki işlemlerin göstergelerinin toplanmasını öngören girişimde bulunmak olanağını sağlamıştır. O zamandan beri yolcular Azak limanlarından bilet alıp Kerç'ten ek bilet almadan Kırım ya da Kafkas istikametine gidebiliyordu. ROPİT'in 1863 yılı rakamlarında aşağıdaki tabloda görüleceği üzere büyük bir artış vardı.

[209] *Obşee Sobranie Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 27 aprelya*, Sankt-Peterburg, 1864, s. 7-9.

Tablo-6: ROPİT Vapurlarının 1863 Yılında Taşıdığı Yükler

Hatlar	Düzenli Seferler	Düzensiz Seferler	Pud	kazanç (ruble)
İngiltere	-	13	1.178.694	345.509
İskenderiye	26	2	620.812	206.825
Marsilya	-	9	472.126	108.260
Kafkas	24	99	559.211	89.481
İstanbul	50	5	876.082	126.890
Dinyeper Çekme Vapur Seferleri	74	-	1.391.530	91.568
Anadolu	38	-	494.898	150.589
Kırım	40	-	669.468	87.752
Taganrog- İstanbul	13	-	181.015	42.914
Selanik Seferleri	26	-	60.832	9.860
Azak	59	8	59.204	16.143
Bug Nehri Çekme Vapur Seferleri	8	-	168.694	9.214
Kerson	110	3	271.917	30.722
Özi (Dinyeper) Geçidi	669	-	63.566	11.697
Taman-Kerç Geçidi	139	-	36.453	9.235
Kalas	35	-	41.500	8.599
Nikolayev	71	-	134.126	11.697
Odesa açık limanı çerçevesindeki taşımacılık	-	-	-	818
Rion Çekme Vapur Seferleri	-	-	-	-
Özi (Dinyeper) Nehrindeki Düzenli Seferler	55	-	18.364	3.618
Turla (Dinyester) Nehri Çekme Vapur S.	29	-	717.195	21.759
Toplam:	547	1107	8.015.571	1.371.099

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska 1863*, s. 3-4.

Dış hatlarda yük taşımacılığı 1863 yılında kazanç ve mil hesabı ücreti miktarı açısından en fazla kar getirmeye devam ediyordu. Bu konuda İngiltere ve İskenderiye hatları öndeydi, onları Anadolu, İstanbul ve Marsilya hatları izliyordu[210].

Tablo-7: ROPİT Vapurlarının 1863 Yılında Taşıdığı Yolcular

Hatlar	1.Sınıf Yolcu	2. Sınıf	3. Sınıf	4. Sınıf	Toplam	Kazanç/ ruble
İskenderiye	671	1.206	190	23.930	25.997	159.189
Kırım	1.567	1.665	-	12.885	16.117	105.011
Kafkas	412	925	21	10.561	11.919	64.514
Azak	512	649	-	8.623	9.784	51.959
Kerson	3.378	1.468	-	19.445	24.291	53.256
Anadolu	299	769	107	20.778	21.953	95.642
İstanbul	361	465	201	3.925	4.952	47.753
Selanik Seferleri	46	110	-	5621	5777	28.655
Kalas	654	475	-	1051	2180	23293
Nikolayev	1541	812	-	7216	9569	20468
Taganrog-İstanbul	81	145	-	2046	2272	21.666
Dinyeper Nehri Vapur Seferleri	1735	-	-	7.465	9.200	24.697
Dinyester Geçidi	183	5.167	-	44.551	49.901	8.247
Taman-Kerç Geçidi	1.246	9.923	-	3.638	14.807	5.820
İngiltere	35	24	-	307	366	4.727
Dinyeper Nehri ÇekmeVapur S.	116	-	-	1814	1.960	2.735
Marsilya	9	9	-	141	159	2.309
Bug Nehri Çekme Vapur Seferleri	-	-	-	212	212	67
Dinyester Nehri Çekme Vapur S.	16	-	-	32	48	16
Toplam:	12.862	23.812	519	174.271	211.464	720.035

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1863. s.4.*

[210] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1863 god*, Saint-Petersburg1864, Tovarishchestvo ObshchestvennayaPolza Typography. s.3.

Yolcu taşımacılığında karlılık bakımından İskenderiye hattı öndeydi. Bu hat mil hesabı ücretle beraber 706,5 bin ruble, İngiltere hattı ise 640,5 bin ruble getiriyordu. Emtia taşınması sırasında ise taşınacak yükün çeşidi ön bir sözleşme ile belirlenirdi. Bu emtia genellikle, ray, buhar makineleri, hayvanlar, tahıl, pamuk, un, tuzlanmış domuz yağı, tereyağı, havyar ve saireden oluşmaktaydı.[211]

1864 yılında yolcu taşımacılığından elde edilen gelir Anadolu hattı ve Kalas, Kırım ve Kafkasya hattı ve Turla (Dinyester) Nehri'ndeki çekme vapur hatlarında düzenli ve düzensiz olarak yapılan seferlerden elde edilmiştir. Özellikle önemli olan 1. sınıf yolcu sayısının artışı dâhil olmak üzere, toplam yolcu sayısı açısından Dinyester Geçidi ve Kerson hattı öndeydi. Genel olarak yolcu sayısı artışını öncelikle Güverte ve 1. sınıf taşımacılığı sağlamıştır[212]. ROPİT'in faaliyetinde 1864 yılında yaşanan tüzük değişiklikleri, hissedarların bireysel ve grup tercihlerini önemli ölçüde ilgilendiriyordu. Yönetim yapısının reformlarıyla ilgili birtakım öneriler (yönetim kurulu üyelerinin azaltılması ve denetim kurulundaki kişilere çalışmaları karşılığında ücret verilmesi dâhil) hisselerde çoğunluğa sahip hissedarlar tarafından desteklenmemiş ve genel toplantılarda onaylanmamıştır. Bununla beraber N. M. Çihaçov, öncelikle başarılı faaliyet gösteren bazı acentelere farklı bölgelerde de görev vermek için hissedarlardan görüş aldı. Bu konunun önemi, ROPİT'in Rusya'daki ve yurtdışındaki temsilcilerinin personelinin çalışmalarının daha da iyileştirilmesi gerektiğinden kaynaklanıyordu. Bu açıdan Anadolu ve İskenderiye hatlarının seferlerinin İstanbul'daki büronun kontrolünün altına geçirilme planlanı önemliydi. Çünkü Türk ya da Mısır gemilerini tercih eden Müslüman hacılar bu girişimle İskenderiye Hattı ile taşınması söz konusuydu[213].

D. 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi'ne Kadar Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası

Rus denizcilik tarihinin en uzun soluklu vapur şirketi olan ROPİT kuruluş evresinde yaşadığı problemleri çözerek Rus bayrağını tüm denizlerde dalgalandırmaya başladı. Ayrıca kısa bir zaman zarfında Rus sanayi ve ticaretini tetikleyen en önemli unsur haline geldi[214]. Fakat şirketin kuruluşu ve ilk faaliyetleri neticesinde rüştünü ispat ederek işlerlik kazanması yöneticilerin ülke çıkarları ve siyasi

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1864 god. s.1-7.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1865 god. s.2-5.

[213] Barışnikov, a.g.m., s.125.

A. Gorenko "O Deyatelnosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli", *Trudı Obşestva Dlya Sodrujestva Russkoy Promışlennosti i Torgovli*, S.-Peterburg, 1890, s.3

hizmetlerinden daha çok hissedarların çıkarlarını gözetmeye başlamasına neden oldu. Kuruluş döneminde belli bir vatanseverlik ideolojisi etrafında birçok kesimin desteğini alan ROPİT planladığı programları gerçekleştiremeyince bu güveni kaybetti ve bazı ana limanlara giriş yapamadı. Şirketin limanların hinterlandı ile münasebeti kaygı vericiydi. Bu kötü durumu düzeltmek adına devlet şirkete bazı imtiyazlar tanıdı[215]. Bu dönemden sonra şirketin yalnız bir deniz şirketi olmakla yetinmeyip iç bölgelerdeki taşımacılıkla da ilgilendiğini görmekteyiz. Zira 1870 yılında ROPİT ile Odesa Demiryolu birleşmesi meydana geldi[216]. ROPİT, Odesa Demiryolunu 22 Haziran 1870 tarihinde onaylanan imtiyaz sözleşmesi ile bünyesine kattı. İmtiyaz sözleşmesi 81 yıllığına yapıldı. Demiryolunun sermayesi Kumpanya sermayesi ile birleştirilmedi ve her bir işletme için ayrı muhasebe oluşturuldu. Kumpanya demiryolu için kendi sermayesini harcamamalıydı. Tek bir yönetim her iki işletmeyi yönetecek ve yönetim, müdür ve Odesa merkez büro giderleri iki işletme arasında eşit olarak bölünecekti.[217]. Böylece şirket hükümetten aldığı bu imtiyazla birlikte navlun miktarı arttırarak büyük kazanç elde etti[218]. Böylece 1871 yılında 1870 yılına kıyasla şirket 92,5 bin ruble daha az mil başı ücreti almasına rağmen, brüt geliri 144 bin ruble arttı. Ancak buna paralel olarak giderleri de 332 bin rubleye ulaştı. Yine de net gelirden daha az kesinti yapılmasından dolayı 1871 yılında kumpanya, hisse kazanç payı olarak 62,2 ruble verdi. Şirketin demiryolu kumpanyası ile kurduğu ittifak sayesinde emtia iç bölgelerden limanlara daha kolay ve ucuz bir şekilde aktarılırken aynı şekilde yabancı limanlardan getirilen emtia da iç bölgelere düzenli bir şekilde taşınmıştır. Böylelikle şirketin elde ettiği navlun miktarında önemli bir artış olmuştur. Aynı zamanda Moskova, Petersburg gibi Rus metropol şehirleri tıpkı Londra ve Paris, Lyon'da olduğu gibi ticaretin aktif bir halde işlediği uluslararası ticaret kenti hüviyeti alıyordu. Bunda ROPİT'in denizlerin kâr ayağını oluşturan demiryolu şirketiyle yaptığı birliktelik ya da ittifak hayati öneme sahipti[219].

Tüccar ve yolcuların sürekli ihtiyaçlarına cevap olarak kumpanya 1873 yılında bazı hatlardaki seferlerin sayısını arttırdı. Bilhassa Odesa ile İstanbul arasındaki seferlerin sayısı iki katına kadar çıktı.[220]

Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914, s. 5.

G. Silyutina, "ROPİTu-120 Let", *Morskoy Flot*, 1976, S.8, S. Petersburg, s.21.

[217] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.120.

[218] *Putevoditel Russkago obşestva parohodstva i torgovli1914*, s. 5.

[219] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.127.

[220] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1873 god*, s. 1-5.

1872-73 yıllarında ROPİT'in rakip firması olan *Novorossiysk Vapur İşletmesi'nde* tehlike çanları çalmaya başladı. Şirket iflasa doğru gidiyordu. Bu durumu fırsat olarak değerlendiren ROPİT yöneticileri, bu şirketin tüm vapurlarını satın alarak filosuna dâhil etti. Bu sayede şirket filosu bir anda olağanüstü büyüdü[221]. Öyle ki, 1874 yılı sonuna gelindiğinde kumpanya filosundaki gemi sayısı 97'ye kadar yükseldi[222].

Şirket filosuna dâhil ettiği vapurlarla faaliyet *ağını hem sıklaş*tırıyor hem de genişletiyordu. Ayrıca sadece nakliyat işiyle uğraşmıyordu gerek Rus limanlarında gerek şirketin faaliyet yürüttüğü limanlarda alt yapı çalışmaları mahiyetinde bir takım müesseseler de işletmekteydi. Bunlardan bir tanesi briket fabrikasıydı. Odesa'da mevcut olan kömür sayesinde (yıllık 5 milyon puda yakın), oldukça büyük miktarda kömür molozu biriktiğinden dolayı, kumpanya idaresi bundan yararlanmak için bu briket fabrikasını kurmaya karar verdi. Şirketin bu alanla ilgilenmesi, gittiği limanlarda kendi alt yapısını oluşturma girişiminin de parçasıydı. Bilhassa kumpanya uğradığı limanlardaki iskeleleri, depoları kendi imkânlarıyla inşa ediyordu[223]. Keza 1873 yılında Port-Said'de 22 ½ bin ruble karşılığında satın alınan araziye bu yolla büro inşa etti[224].

1875 yılında Rusya'nın güneyinde ticarette büyük bir durgunluk söz konusuydu, bu yüzden yolcu ve yük hareketliliği azaldı ve navlun düştü. Bu durum kumpanya işlerine de yansıdı ve brüt gelir bir önceki seneye kıyasla 595 ¾ bin ruble azaldı[225]. Bir sonraki yıl siyasi bağlamda oldukça endişe vericiydi ve bu genel olarak ticarete yansıdığı gibi, bilhassa kumpanya faaliyetlerine de aksetti. Balkan yarımadasındaki olaylar Rusya'nın güneyinde ticarette durgunluğa neden oldu ve bu özellikle sene sonuna doğru iyice arttı. İngiltere hattı ile kumpanyanın römorkör hizmetinde bu durum kendini daha da gösterdi. Mil başına ücretinin azalması ve yük ile yolculardan elde edilen hâsılatın düşmesi sonucunda kumpanyanın brüt geliri 1876 yılında bir önceki seneye göre 397 bin ruble daha azaldı[226].

Şirket bir yandan uluslararası piyasadaki dalgalanmalarla uğraşırken bir yandan da hükümet ile arası açılmaya başlıyordu. Nitekim Rusya'da bazı resmî kurum-

Peter Weisensel, a.g.m., s. 168.

[222] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1874 god*, 1-3.

[223] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.144.

[224] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.144

[225] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1874 god*, s. 1-5; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1875 god*, s. 1-5.

[226] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1875 god*, s. 1-5; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1876 god*, s. 1-5.

lar ROPİT'in nakliye ve ticarette yetersiz olduğunu beyan ederek ticari çıkarlarını protesto etti. Bu protesto şirketin başarısızlığından ziyade hükümetin ROPİT'e verdiği yüklü miktarda desteklemenin/sübvansiyonun bazı hükümet idarecilerini rahatsız etmesinden kaynaklanıyordu. Nitekim çok geçmeden hükümet bazı vapur hatlarından sübvansiyon kesintisine gitmekte gecikmedi. Buna karşın ROPİT yöneticileri savunmaya geçerek uluslararası tüm nakliye şirketlerinin kendi hükümetlerinden sübvansiyon aldığı belirterek bu durumun derhal düzeltilmesini talep etti. Ayrıca zaten ROPİT'in sübvansiyonu yıldan yıla azalıyordu. Hükümetin bu adımı şirketi mali yönden oldukça zora sokacağı açıktı. Şirket kayıplarını en aza indirmek için iç hatlarda taşıma bedelini yükseltme yoluna gitmeyi düşündü. Buna karşın Akdeniz limanlarına yapılan seferler yüksek ücret dahi olsa masraf ve giderler karşılanmayacak boyuttaydı. Bu nedenle istediği desteği sağlayamayan şirket Rusya'da rakipsiz olmasının avantajını da kullanarak hükümeti zora sokacak bir adım atarak taşıma ücretlerine anormal şekilde zam yaptı[227].

Sonuç olarak kumpanyanın sübvansiyonlarının kesilmesi hem hükümeti hem de şirketi olumsuz etkiliyordu. ROPİT'in bu şartlar altında batma ihtimali yüksek görünüyordu Ancak Rusya'nın ve Rus tüccarının uluslararası ticaret ve sulardaki prestiji ve gücü olarak algılanan bu şirketin yabancı şirketler karşısında geri çekilmesi ticari bakımdan büyük zararlara yol açacağı gibi Rusya'nın uluslararası itibarının sarsılmasına ve sıcak denizlere inme politikasının çökmesine de neden olacaktı. Dolayısıyla böyle birçok yönlü girift ilişki ağı mevcutken tarafların birbirini görmezden gelmesi ve ittifakı bozması söz konusu bile olamazdı. Ancak ROPİT'e karşı alternatif şirketler ortaya çıktıktan sonra Rus bandıralı şirketlerin uluslararası sularda rekabet edebilecek seviyeye ulaşmasıyla böyle bir adım aşamalı olarak atılabilirdi[228]. Nitekim İngiltere ve Fransa örneği öyleydi. Bu nedenle şirket ve hükümet arasında ilişkilerin yeniden düzenlenmesi için 1876 yılında, Çarın emriyle oluşturulan ve General Greig başkanlığındaki komisyon, hükümet ile kumpanya arasında yeni bir anlaşmanın esaslarını oluşturdu ve kumpanya yönetimi kurul onayıyla bunlara muvafakat etti[229].

Hükümet ve kumpanya yönetiminin yaptığı anlaşma neticesinde şirket tüzüğünün bazı maddeleri değiştirilmiş ve genişletilmişti. Kumpanyanın zorunlu hat-

Peter Weisensel, a.g.m., s. 168.

[228] Hükümet, ROPİT'in alternatifsizliği karşısında yeni büyük bir deniz nakliyat şirketi kurma çalışmalarına başladı. Nitekim 19 Şubat 1878'de Gönüllü Kumpanya kuruldu. Ayrıntılı bilgi için bkz., M. Poggenpol`, *Oçerk Vozneseniya i Deyatel`nosti Dobrovolnogo Soobşestva Yego XXV-Letnego. Sankt-Peterburga 1903.*

[229] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 159.

larının sayısı önemli derecede azaltılmıştı. Kumpanya 21 Mayıs 1877 tarihinden sonra aşağıdaki hatları işletme yükümlülüğünü alıyordu:

1) İstanbul hattı, Odesa ile İstanbul arasında haftada bir defa ve Sivastopol ile İstanbul arasında da haftada bir defa;

2) Dolaşımlı İskenderiye hattı, Maliye Bakanının talimatıyla belirlenecek ara limanlara uğramalı İstanbul ile İskenderiye arasında, iki haftada bir;

3) Kafkas hattı, Kerç ile Poti arasında, Kerç Boğazının donması durumunda Feodosiya ile Poti arasında, haftada bir Kafkas İdaresinin kumpanyaya belirttiği, hat üzerindeki her yere uğramalı;

4) Anadolu hattı, Poti ile İstanbul arasında, iki haftada bir;

5) Direkt İskenderiye hattı, Odesa ile Port-Said arasında, İstanbul ve İskenderiye aktarmalı, haftada bir.

6. maddeye düşülen ilk notta, hükümet gerekli gördüğü takdirde kumpanya, Odesa ile Kalas veya Rusçuk arasında hat açmayı taahhüt ediyordu. Söz konusu maddeye düşülen ikinci bir notta ise kumpanyaya, Maliye Bakanını 2 sene öncesinden uyarması şartıyla Odesa ile Kerç arasındaki süreli hattı işletmeyi durdurma hakkı veriliyordu. O zamana kadar ise kumpanya, bu hat üzerinde Maliye Bakanının belirleyeceği bütün noktalara uğrayarak, haftada en az bir defa olmak üzere, süreli seferler işletmeyi taahhüt ediyordu. Tüzüğüm 6. maddesine düşülen üçüncü notta, kumpanyanın mil başı ücret aldığı hatlarda, ücret miktarında gerekli değişikliklerle birlikte, zorunlu seferlerin sayısını azaltma veya arttırma hakkı hükümetin tasarrufunda kalıyordu. Üstelik kumpanya hükümetin taleplerini altı ay içinde yerine getirmeyi taahhüt ediyordu. Odesa ile Kerç arasındaki hat hariç, bütün bu zorunlu hatların işletilmesi karşılığında kumpanyaya 18. madde uyarınca her kat edilen mil için 2 ruble mil başı ücreti belirleniyordu. Kumpanyaya mil başı ücreti ödenmesi süresi belirlenmemişti; ancak hükümet, kumpanyaya 2 sene öncesinden haber vererek mil başı ücreti ödemesini sonlandırma hakkını tasarrufu altında bıraktı.[230].

Böylece, Azak, Taganrog-İstanbul, Kalas, Marsilya, İngiltere, Kerson ve Nikolayevsk hatları şirkete mil başı ücreti ödenen zorunlu hatlar arasından çıkarıldı. Neticede, bu kumpanyanın hazineden aldığı mil başı ücretini büyük miktarda düşürdü. Ayrıca 21 Mayıs 1877 tarihinden itibaren, kumpanya tüzüğünün 20. maddesi uyarınca her sene kumpanyaya hazine tarafından vapur tamiratı için ödenen 64 bin rublenin de kesilmesine karar verildi[231].

[230] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 160.
Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1877, Saint-Petersburg 1877, Tip. D. Kes-

Sonuç olarak şirketin kuruluş safhasını atlatıp devlet-şirket modelinden tamamen özel teşebbüsün yönetimi altına girmesi haliyle hükümet ile şirketin bazı konularda ayrışmasına neden oluyordu. Lakin şirketin Rus denizciliğinde alternatifsizliği hükümetin radikal adımlar atmasına engel teşkil ediyordu. Zira 1877 yılı sonrası Rusya'da yeni büyük vapur şirketlerinin kurulması, bilhassa ROPİT'in bu alandaki tekelini kırma amacı da güdüyordu. Şirket ise liberal bir faaliyet modeli belirlemek isterken hükümetten de destek almayı zaruri görüyordu. Netice olarak birbirine geçmiş girift bir ilişki ağına dönen Rus kumpanyası-devlet ilişkisi ülke menfaatleri şirketin faaliyetinin devamını gerektirdiğinden zaman zaman gergin bir şekilde dahi olsa devam etmiştir. Şirket tekel konumunu ve hükümetin mecburiyetlerini lehine kullanarak uzun vadeli faaliyetine devam edebilmiştir.

E. 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi'nde Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası

Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası kurulduğu yıldan itibaren Rusya'nın ticaretinin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuştur. Ayrıca yine yolcu taşımacılığı noktasında ihtiyaçları karşılamada son derece gayretli bir performans çizerek önemli bir görev üstlenmiştir. Lakin şirket kuruluş ilkelerinde de belirtildiği gibi sadece k*ârlılık* esas alan bir yapıda değildi. Gerektiğinde Rus deniz kuvvetlerini tüm denizlerde lojistik olarak destekleme misyonuna da sahipti. Nitekim 1877-78 Osmanlı Rus Harbi şirketin bu sahadaki fedakârlığını göstereceği en önemli hadise olması bakımından önemlidir.

1877 senesi başından itibaren Osmanlı-Rus ilişkilerin kesilmesi kaçınılmaz gibi görünüyordu. Bunun sonucunda, kumpanya idaresi savaşın başlaması durumunda gemilerini düşman filosunun saldırılarından korumak için tedbirler aldı. Bu amaçla, savaş ilanından önce daha sene başında kumpanya gemileri Sivastopol, Nikolayev, Özi ve Azak Denizi'nde saklanmıştı. 2 Nisan'da Denizcilik Bakanlığı, ROPİT yönetimini, Osmanlı ile ilişkilerin en kısa sürede kesilmesinin öngörüldüğü konusunda bilgilendirdi ve kumpanya gemilerinin düşman eline geçmemesi için tedbirler alınması konusundaki emrini iletti. Böyle bir tehlikenin olduğu hatların tamamı hemen kapatıldı. Savaş ilanından sonra kumpanya müdürü Tuğamiral Çihaçov, savaş zamanı boyunca Odesa şehri kıyı savunması komutanlığına getirildi, müdürlük görevini yerine getirme görevi bu dönem için kurul tarafından yönetim üyesi N. F. Fan-der-Flit'e verildi ve o da 12 Nisan 1877 tarihinden itibaren kumpanya müdürlüğü görevine başladı[232].

---

nevilya; A. Gorenko "O Deyatelnosti Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli", *Trudy Obşestva delya Sodeystviya Russkoy Promyshlennosti i Torgovle*, S. Petersburg 1890, s. 19.

[232] *Nikolay Fedorovich Fan-der-Flit*, Sank-Petersburg 1902, s 47-48; Ilovayskiy. *a.g.e.*, s. 163.

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı ROPİT için önemli bir fırsat olmuştur. *Şirketin kuruluş amaçlarından biri olan ve tüzüğünde de yer verilen savaş halinde hükümete* gemileriyle lojistik destek sağlama fırsatı ortaya çıkmıştır[233]. Nitekim şirket bu vazifesini savaş dönemi boyunca ifa etmiştir. İlk olarak Azak Denizi boyunca ve Odesa, Nikolayev ile Özi arasında askerler ile topçu ve levazım ihtiyaçları ROPİT vapurlarıyla taşımıştır. Kumpanyanın savaş esnasında hükümete sağladığı destek bununla sınırlı kalmamıştır. Bütün savaş süresince "Velikiy Knyaz Konstantin", "Vladimir", "Vesta" ile "Argonavt" vapurlarını ve "Şutka" ile "Duma" botlarını hükümete karşılıksız olarak vermiştir[234]. Bu vapurlar 1877-78 Türk-Rus Savaşı sırasında yardımcı kruvazör olarak kullanılmıştır[235]. Ayrıca ROPİT tüzüğü gereğince 10 tane[236] *hızlı gemisi*ni ve bunların mürettebatları da ordunun hizmetine tahsis etmiştir[237]. Bu gemiler arasında o dönemde kumpanyanın en iyi vapuru olan "Rossiya" vapuru da şirket tarafından hükümete verilmiştir.

Hükümetin emri altına giren kumpanya gemileri 1877 yılındaki çatışmalarda aktif rol almıştır. Bilhassa nöbet, keşif ve devriye görevlerinde bulunmalarının dışında Osmanlı gemilerine saldırı da yapmışlardır. Karadeniz'deki Osmanlı gemilerini ilk olarak Teğmen Stepan Osipoviç Makarov komutasındaki "V. K. Konstantin" vapuru rahatsız etmeye başlamıştır. 1 Mayıs tarihinde bu vapur Batum'a yaklaşarak açık limanında bulunan Osmanlı gemilerine mayın saldırısı yapmıştır[238]. Buna karşın Rus torpidobotları, limanın ağzında devriye yapan Türk filikaları tarafından fark edilmiş ve ateş açılarak uzaklaştırılmıştır. [239]. Rusların başarısız olan bu hücumu onların saldırılarını durdurmamış daha sonra aynı gemiden indirilen botlarla Türk gemilerine saldırılar devam etmiştir[240]. Yine 11 Temmuz

Edwin Maxey, a.g.m., s. 211.

Kratkiy Istoriçeskiy oçerk 50-letney deyatel'nosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1857-1907 gg., S. 9-10; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 164.

[235] Edwin Maxey, a.g.m., s. 211.

[236] Bu gemilerin 5 tanesi "лебедь" "утка" "воронь" "сестрица" "опыть" Tuna Savaş Filosunda görev yapmış diğer 5 tanesi "россия" "веста" "владимир" "великии князь константинь" "аргонавть" adlı gemiler ise Karadeniz Filosunda Denizcilik Bakanlığı tarafından kruvazör görevi görmek üzere görevlendirilmişlerdir. Bu gemiler Türk gemileri ile sıcak temasta bulunmuş ve savaşta aktif rol almışlardır. *Bkz, Putevoditel Russkago obşestva parohodstva i torgovli1914, s. 6; Kratkiy İstoricheskiy Ocherk 50-Letney Deyatelnosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1857-1907*, s. 10.

[237] *Nikolay Fedorovich Fan-der-Flit*, Sank-Petersburg 1902, s 78-79; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 164; *Putevoditel Russkago obşestva parohodstva i torgovli 1914, s. 6.*

[238] Fevzi Kurtoğlu, *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketkeri*, Deniz Matbaası, İstanbul1935, s. 105.

[239] Ilovayskiy, *a.g.e.*, 164.

240 *General Adyutant Admiral, Nikolay Andreeviç Arkas,* Biografiçeskiy Oçerk Sostavlennıy A.

1877'de üsteğmen Baranov komutası altında "Vesta" vapuru Rumeli kıyısında devriye görevindeyken, Köstence'den 35 mil uzaklıkta Türk kuleli zırhlısı "Fethi Bülent" ile karşılaşmış ve 4 saat süren bir çatışmaya girmiştir. "Vesta" iyi manevra ederek ve toplarını kullanarak, subay ve mürettebattaki ağır kayıplara rağmen, Osmanlı zırhlısını takibi bırakmaya zorlamış ve Sivastopol'e ulaşmayı başarmıştır[241].

ROPİT vapurlarının savaşın seyrini etkileme noktasında önemli faaliyetlerde buluyordu. Keza 7 Ağustos gecesi "V. K. Konstantin", Albay Şelkovnikov'un birliğinin Gagra Boğazından geçmesine engel olan Türk zırhlısını Gagra'dan kendi üzerine çekmeyi başarmış ve bununla söz konusu birliğin zafer kazanmasına ve Gagra tepelerini zorlamasına yardım etmiştir. Yine, ağustos sonunda "Vesta" ve "Vladimir" vapurları Kafkas kıyılarında devriye gezen Türk savaş gemilerine rağmen, Gudauti ve Gagra'dan hasta ve yaralı askerler ile yükleriyle birlikte taburu almayı başarmıştır ve böylece askerleri Tuapse'ye, hasta ve yaralıları ise Novorossiysk'e ulaştırmıştır. Ayrıca Ekim'de Vesta tehlikeli bir güzergâh olan Kerç'ten Kafkas tahkimatlarının iaşe ve ibatelerini sağlamıştır[242].

Kumpanyaya ait Rus kruvazör1erinin belki de savaş esnasında gerçekleştirdikleri en büyük başarı Osmanlı askeri nakliyat gemisi olarak kullanılan ve yaralı askerlerin taşındığı Mersin vapuruna yaptığı saldırıdır[243]. 1 Aralık'ta "Rossiya" vapuru Baranov komutası altında Penderakliya (Bender-Ereğli) yakınlarında, iki muhafız gemisi eşliğinde Batum'dan Rumeli'ye 700 Türk askerini taşıyan "Mersin" nakliye gemisini fark ederek ona yetişmiştir. Sahil ile vapur arasına giren Rus kruvazörü attığı üç mermiden sonra silahsız olan bu vapuru teslim almıştır. Daha sonra vapur ve esirlerle beraber Sivastopol Limanı'na getirmiştir. Bu geminin içerisinde savaşın seyrini değiştirecek mahiyette askeri planlar bulunmuştur. Bu vapurun adı daha sonra "Penderakliya" olarak değiştirilmiş ve Rus İmparatorluğu Karadeniz savaş filosuna dâhil edilmiştir[244]. Mersin vapuru hadisesi Osmanlı devleti nezdinde de büyük tepkilere yol açmıştır. Osmanlı-Rus Harbi esnasında Rusya'nın Karadeniz sahilleri Osmanlı gemilerince kısmen abluka altında olmasına

---

M. Denisovım, Sevastopol 1877, s. 188.

[241] *General Adyutant Admiral, Nikolay Andreeviç Arkas,* Biografiçeskiy Oçerk Sostavlennıy A. M. Denisovım, Sevastopol 1877, s. 189; *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914*, s. 6.

[242] Ilovayskiy, *a.g.e.*, 164; *General Adyutant Admiral, Nikolay Andreyevich Arkas, Biograficheskiy Ocherk Sostavlennyy A. M. Denisovym,* s. 190-193.

[243] Mozgfesky, *Rus Karadeniz Filosu Tarihi*, Çev. Fevzi Kurtoğlu, Deniz Matbaası, İstanbul 1935, s. 52; Fevzi Kurtoğlu, *a.g.e.*, s. 106.

[244] *General Adyutant Admiral, Nikolay Andreyevich Arkas, Biograficheskiy Ocherk Sostavlennyy A. M. Denisovym*, s. 194-195; *Nikolay Fedorovich Fan-der-Flit*, Sank-Petersburg 1902, s. 79.

rağmen hiçbir engellemeyle karşılaşmadan Mersin vapurunun ele geçirip götürülmesi Osmanlı Mebusan Meclisinde hararetli tartışmalara neden olmuştur. Mersin vapuru hadisesinin bir komisyon kurulup araştırılması istenmiştir. Hatta Mersin vapurunun kaptanlarından birinin Dalmaçyalı diğerinin ise aslen Rus olduğu söylenerek düşmana hizmet ettikleri iddia edilmiştir[245]. Bu sırada Bahriye Nazırı olan Said Paşa Mebusan Meclisine bu iddiaları cevaplamak üzere davet edilmiştir. Paşa *abluka konusunda o kadar uzun Rus sahillerinin parmaklık gibi örülemeyeceğini ve Rusya'nın birkaç tane gayet süratli vapurları olup hızına yetişilemediği, ayrıca bütün bahri kuvvetlerin on iki bölük gemiden ibaret olduğu, bunlarla Batum'dan Venedik Körfezine kadar olan bütün sahillerin muhafazası* için çalışıldığı cevabını verir[246]. Buna rağmen Mebusan Meclisinde geçen hararetli tartışmalarda ROPİT'e atıf yapılarak birkaç ufak tüccar gemisinin bu denli Karadeniz sevahilini tehdit etmesi hayretle karşılanmıştır[247].

Şirketin savaş içerisindeki aktif görevi dışında geniş malzeme depoları ve atölyeleri de hükümetin ihtiyaçları için açılmış ve kullanılmıştır[248]. Ayrıca savaş sonucunda şirket tarafından Marmara Denizi ve Burgaz limanlarından Rusya'nın güney limanlarına yaklaşık olarak 138 bin asker nakledilmiştir[249].

1877-78 Osmanlı-Rus Harbi nedeniyle birçok hattın kapanmasına rağmen ROPİT belli bir karlılık oranı elde etmiştir. Şirket tüzüğü gereği ücretsiz vapur

Fevziye Abdullah Tansel, "Memleketimizde 1908'den Önce Rusların Gizli Çalışmaları ve Namık Kemal'in Komünizm, Sosyalizm Hakkında Düşünceleri", *Türk Kültürü, C.7, S: 75*, Ocak 1969, s.194-195; The Guardion gazetesinin 23 Ocak 1878 yılı yayınlanan haberinde de bu konudan bahsedilmiştir. "*Hakkında meclisin gensoru verdiği Bahriye Nazırı Said Paşa 5 Ocak 1878 günü Meclis-i Mebusân'a geldi. Milletvekilleri adına soruları Nâfi Efendi yöneltti. Paşa'ya donanmanın gücü ortadayken ve Karadeniz'deki Rus sahillerinin ablukaya alındığı resmen ilân edilmişken bazı Rus gemilerinin (İstanbul) Şile'ye kadar gelerek top atışında bulunmaları ve hatta Trabzon – Sinop sahillerine tecavüze kalkışmaları soruldu. Ayrıca, Mersin Vapuru yağmalanırken Osmanlı donanmasının nerede ve neyle meşgul olduğu, Mersin Vapurunun birinci kaptanının Dalmaçyalı ikinci kaptanının Rus asıllı olduğuna dair dedikoduların döndüğü, bu halde bir hıyanetin söz konusu olup olmadığı gibi hususları cevaplaması istendi.*" bkz., *Meclisi Mebusan. Zabıt Ceridesi*, "Mersin vapuru hadisesi", İ:5 24 Aralık 1293, C.1, s. 86-87.

[246] Burhan Çağlar, *İngiliz Said Paşa ve Günlüğü (Jurnal)*, Arı Sanat Yay., İstanbul 2010, s. 34. *Meclisi Mebusan. Zabıt Ceridesi*, "Mersin vapuru hadisesi", İ:5 24 Aralık 1293, C.1, s. 86.

[248] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.166.

[249] Odesa, Sivastopol, Nikolayev ve Taganrog limanlarına taşınan bu askerin 3731'i subay 134.408 düşük rütbede askerdi. Ayrıca 21.915 at, 7.700 savaş araç gereci ve at arabası bulunmaktaydı. 11 Ağustos'ta başlayan nakil işlemleri 7 Kasım'da bitmiş, ROPİT 125 sefer düzenlemiştir. *Nikolay Fedorovich Fan-der-Flit*, s.87; *Kratkiy Istoriçeskiy oçerk 50-letney deyatel'nosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1857-1907 gg., s. 10.*

tahsisi yapmasının yanı sıra hükümetin ihtiyacı nedeniyle bedelsiz tahsisatın yanı sıra bazı vapurları neredeyse gemilerin sermaye değerine yakın olan 1.198.000 rubleye kiralama yoluna gitmiştir. ROPİT'e alternatif başka bir şirket mevcut olmadığından hükümet şirkete bu fiyatı ödemeye mecbur olmuştur. Savaşta ticari ve sivil gemiciliğin durmasına rağmen 1877 yılında ROPİT'in net geliri 616 ½ bin ruble olmuştur. Giderler düştükten sonra hisse kazanç payı ise 108 ¼ bin ruble olarak gerçekleşmiştir. Savaşın ağır şartlarına rağmen şirketin mali tablosu oldukça parlak bir görünümdeydi. ROPİT'in savaşın getirdiği yıkımdan çok fırsatları iyi değerlendirdiği vatanperverane duyguların ötesinde değişen şartları lehine kullanarak savaştan hem maddi hem de itibar bakımından oldukça karlı çıktığı söylenebilir[250].

F. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Son Dönemleri

Osmanlı-Rus Harbi'nin sona ermesiyle beraber iki ülke arasında gerçekleşen vapur seferleri de normal seyrine dönmeye başlamıştır. Fakat ROPİT en büyük vapurlarını cephelerde kalan asker ve teçhizatların taşınması için hükümetin kullanımına vermiştir. Bu nedenle şirket 1878 yılında ona yüklenen bütün süreli hatlardan İskenderiye, Anadolu ve Sivastopol-İstanbul hatlarını açamamıştır[251]. Bunların dışında savaş sonrası imzalanan Berlin Antlaşmasına göre Rusya'ya dâhil edilen Batum, hükümetin talebiyle kumpanyanın *Kafkas* hattı güzergâhına eklenmiştir[252].

ROPİT'in Türk-Rus Savaşı boyunca uyguladığı yüksek fiyat politikası hükümet tarafından şiddetle eleştirilse de 1879'da yapılan yeni tüzükte *imparator hazretlerinin himayesinde* kalmaya devam etti. Fakat *hükümet* şirket gemilerini denetlenmesi konusunda ısrarlıydı. Ayrıca gemilerin hareket planları minimum hızları ve bağlantıları maliye bakanlığı tarafından denetlenecek ve onaylandıktan sonra yayınlanacaktı. Böylece taşımacılıkta planladığının ötesinde bir vakitte geç kalırsa ceza da ödemek zorunda kalacaktı[253].

Kumpanyanın ilk yirmi yıllık faaliyetlerinde oldukça büyük rol oynayan yurtdışı hatlarında savaştan sonra önemli derecede düşüş yaşanmıştır. İç hatlar ise daha ön plana çıkmaya başlamıştır. Örneğin, altmışlı yılların başında kumpan-

[250] Ilovayskiy, *a.g.e.*, 169.
Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1878 god, s. 1-5.

[252] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 173-174.
Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1879, Sankt-Peterburg 1879, Tip. D. Kesnevilya.

yanın en karlı hattı olan İngiltere hattı 1879 yılında sadece 27 1/3 bin ruble brüt gelir sağlarken, Marsilya hattı ise sadece 17 1/4 bin rublede kalmştır. Kumpanyanın zorunlu olmayan hatları arasında 1879 yılında en çok kar sağlayanı Azak hattı olmuştur ve bu hatta yüklerden elde edilen gelir 675 ¾ bin ruble, yolculardan elde edilen gelir ise 87 bin rubleye ulaşmıştır. 1879 yılında yük ve yolculardan 212 bin ruble elde edilen Kerson hattı ile 172 2/3 bin ruble gelir sağlayan Nikolayevsk hattın da önemli derecede artış yaşanmıştır[254].

1880'li yıllar ROPİT için hiç de refah düzeyi yüksek zamanlar değildi. Bunda zaman zaman güney Rusya'da düşük hasatlar yakın doğudaki limanlarda sık sık karantina uygulanması ve artan rekabet etkiliydi[255]. Genel olarak ROPIT uluslararası *bağ*lantılardaki seferlerinde düşük destekleme/sübvansiyon *yüzünden çok da* başarılı degildi. Aslında şirket iç hatlarda Odesa, Kırım, Kafkasya'da büyük kazançlar elde ediyordu[256]. 1891'deki yeni tüzükte subvansiyon ve gerekli ayarlamalar devam etti[257]. Şirket ile hükümet arasında yapılan sözleşmeye göre 1 Ocak 1891 31 Aralık 1905'e kadar yani on beş yıl için yılda 116.000 ruble ROPİT'e ödenecekti. Bu desteği sağlarken şirket düzenli hizmet sağlamayı, filosunu artırmayı ve yeni gemilerinin toplam tonajını 30.000 tona kadar çıkarmayı taahhüt etti. Nitekim kısa sürede gerçekleştirilen bu istek neticesinde Karadeniz, Azak Denizi, Yunan adaları ve Levant limanları arasında yeni hatlar kuruldu. Bunlardan en önemlileri 1896 yılında kurulan ve 13 sefer yapılarak 87.937 pud emtia taşınan Makedonya hattı ve 26 seferle 361.481 pud emtia hareketliliği olan Karadeniz-Bulgar hattıydı[258]. Böylece 1900 yılında sadece Rus ve Türk limanları arasında 557.631 ton 2.500.000 ruble değerinde emtia taşındı[259].

XX. yüzyılın başları *şirket için pek de parlak geçmedi.* Zira 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'nın şirket için yıkıcı etkileri olduğu söylenebilir. Bu savaş boyunca 93. Harbinde olduğu gibi *hükümet ROPIT'ten gemiler*ini savaşa lojistik destek sağlama amacıyla talep etti[260]. Böylece savaş boyunca şirket gemilerinin bir kısmını hükümetin hizmetine verdi[261]. Ayrıca 1905 yılında güneydeki iç karışıklık boyun-

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1894 god, Saint-Petersburg 1880, Tovarişestva, Obşestvennaya Polza, Typography, 1-5.

255 Peter Weisensel, *a.g.e.*, s. 168.

256 *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1891 god*, s.1-5.

Ustav 1891.

258 *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1897 god*, s.1.

259 Edwin Maxey, a.g.m., s. 211.

260 G. Silyutina, "ROPİTu-120 Let", *Morskoy Flot*, 1976, S.8, S. Petersburg, s.22-23.
Kratkiy Istoriçeskiy oçerk 50-letney deyatel'nosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli

ca çeşitli sorunlar yaşandı ve Nikoloi II, Aiu-Dağ, Grigorii Merk ve diğer gemileri bombalandı. Odesa'da bulunan tesisin yanması sonucu 500.000 ruble sermaye kaybedildi[262].

ROPIT, Rus-Japon Savaşı'nın büyük kayıplarından sonra 1905-1914 yılları arasında toparlanma sürecine girerek ilerleme kaydetti. 1910 yılında Doğu Akdeniz limanlarına 19 sefer yapmıştı[263]. Ayrıca şirketin tanıtımını yapmak için Nikolai II adlı gemi sergi gemisine dönüştürülmüştür. Bu gemi Varna, Burgas, İstanbul, Selanik, Pire, *İskenderiye, Port-Sa*id, Hayfa, Beyrut, Trablus, İskenderun, Mersin, İzmir, Çanakkale, Samsun Giresun, Trabzon gibi limanlara uğramış ve ticari bağlantılar kurmuştur. Bu yüzen serginin başarısı beklenenden fazla olmuştur. Rus ürünlerinin tanıtımı yapan gemi sayesinde şirket sadece dikkat çekmemiş aynı zamanda dış piyasada Rus ürünlerinin ihraç edilmesinde büyük bir başarı sağlamıştır. Rus malları Osmanlı limanlarına akmıştır. Örneğin bu sergi gemilerde tanıtılan Rus kömürü, orman ürünleri, manifatura, Türk, Yunan, Mısır, Slav ve diğer Doğu ülkelerine ihraç edilmiştir[264]. ROPİT hedeflerini daha da ileriye taşıyarak Türk, Bulgar, Yunan ve Mısır limanlarında faaliyet ağlarını geliştirme yoluna giderek bazı şirket yöneticileri bölgelere yollayarak ticari bağlantılar kurma yoluna gitmiştir[265].

1914 ve sonrası Rus kumpanyasının faaliyetlerinin tümüyle durduğu dönemi ifade eder. Nitekim I. Dünya Savaşı boyunca Osmanlı *yönetimi* tarafından Cebelitarık Boğazı kapatıldığı için ROPIT sadece uzun mesafeler arası hizmet verebimiştir. *Böylece ş*irket birkaç gemisiyle savaş süresince Uzak-Doğu ve Akdeniz'de yerel gemilerle faaliyetlerine devam etti. 1913 yılında yaklaşık olarak 11 milyon ruble kazanan şirket 1916 yılında ise 3.3 milyon ruble kazanç sağladı. Kumpanya, Nikolaev-Kerson ve Dinyeper üzerinden kazandıklarının yanısıra 1915-17 arası yine savaşta kullanılmak üzere *hükümetin hizmetine verdigi gemilerinin kiralarıy*la büyük bir kazanç elde etti. Zira en büyük kazanç kaynağını da bu gelir oluşturdu[266].

1857-1907 gg., S. 10.

[262] Peter Weisensel, *a.g.e.*, s. 168-169.

[263] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1910 god*, s.1-5.

[264] *Putevoditel Russkago obşestva parohodstva i torgovli 1914*, s. 8.

Çto Neobhodimo Predprinimat Dlya Usileniya Vvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatvayuşey Promışlennosti Na Rınkah Egipta i Blijnego Vostoka, Materialı, Dobıtıe Yekspeditsii, Snaryad. Rossii. O-vom Parohodstva i Torgovli v Marte 1915 g., P. 12

[266] Peter Weisensel, a.g.m., s. 169.

Rus Ticaret ve Vapur Kumpanyası, faaliyet tarihi boyunca hem siyasi hem de ticari odaklı başarılar göstermiştir. Zira hem Rusya'nın güneyinde hem de Doğu Akdeniz limanlarında Rus bayrağını dalgalandırarak Paris Antlaşması'nın Rusya açısından bazı kısıtlayıcı tedbir kararlarını bir müddet geçersiz kılmıştır. Bu sayede *hükümet subvansiyonu ve güvencesi* ile şirket hiçbir zaman büyük bir başarısızlıga uğramayarak faaliyetlerine devam etmiştir. Zaman zaman hükümet ve ROPİT temsilcileri arasında sübvansiyon konusunda bazı anlaşmazlıklar yaşansa da Rusya, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki siyasi *çıkarları*nı devam ettirme sebebiyle kumpanyanın sübvansiyonunu hiçbir zaman tamamıyla kesmemiştir[267]. Nitekim ROPİT bazı mekanik sorunlar ve personel eksikliği dışında, Rus ticaretini önemli bir seviyeye getirmiş, Karadeniz filosunun yeniden oluşmasında etken rol oynamış ve Rus bayrağının dünyanın her köşesinde dalgalanmasına büyük katkı sağlamıştır[268].

Peter Weisensel, a.g.m., s. 170.

[268] M.I. Kazi, *Dobrovolnıy Flot i Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli Pered Gosudarstvom*, S.Peterburg 1887, s. 50.

İKİNCİ BÖLÜM

RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN KARADENİZ'DEKİ FAALİYETLERİ

A. Karadeniz'in Rus Ticaretine Açılması

Tarih boyunca birçok ulusa ve uygarlığa ev sahipliği yapan Karadeniz'in stratejik ve ekonomik yönden geleneksel Doğu-Batı ticaret yollarının kesiştiği noktada bulunması ve antrepo görevi görmesi ve aynı zamanda ard ülkesinin verimli tarım arazileri ve yer altı kaynakları barındırması bu denizi yüzyıllar boyunca birçok devletin ilgi odağı haline getirmiştir. Fakat XV. yüzyılın sonlarından XVIII. yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı hâkimiyetinde kalan Karadeniz'de uluslararası ticaret önemini kaybetmiş bilhassa Osmanlı bandıralı gemiler ile ticaret yapılmaya başlanmıştır[269]. Ancak Karadeniz'de Osmanlı Devleti'nin ihtiyaçları çerçevesinde muhtelif milletlerin ve Rusların yelkenli ticaret gemilerine tesadüf edilmekteydi[270]. Aslında Rusların Karadeniz'e her daim ilgisi olmakla birlikte, büyük Petro zamanında bu ilgi yüzyıllarca sürecek olan bir devlet politikası halini aldı. Rusya'nın ekonomik gelişmesinin önündeki en büyük engel denizlere çıkışının olmamasıydı. Karadeniz, Rusya'nın Avrupa ve Akdeniz'e açılamamasındaki en büyük engeli teşkil ediyordu[271]. Rusya bu engeli (1774) Küçük Kaynarca Antlaşması ile kısmen aşabilse de Karadeniz'de tamamen kendi gemileriyle ticaret

Karadeniz'e ticari maksatla bile olsa yabancı bir devletin girmesine izin verilmemesi, II. Mustafa adına kaleme alınan ve aynı muhtevayla III. Ahmed tarafından Rus Çarına gönderilen mektupta gayet açıktı. "*Karadeniz bi'l-külliye kabza-i tasarruf-ı husrevânemizde olup kimesnenin alâkası olmamağla ahidnâme-i hümâyunum muktezâsınca âhardan bir kayığın Karadeniz'e çıkmasına mesağ olmayup*", denmek suretiyle bu denizin statüsü açıklanmak isteniyordu. bkz., İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1787", *Belleten*, LIX, S. 225, Ankara 1995, s. 353; İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 6, İstanbul 1991, s. 21.

[270] Haydar Kazgan, "Tarih Boyunca Osmanlı-Rus Ticareti ve Sanayi Devrimi Ülkelerinin Ticaret Politikaları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay. İstanbul 2003, s. 33-34.

[271] Akdes Nimet Kurat, *Başlangıçtan 1917'ye Kadar Rusya* Tarihi, TTK, Ankara 2014, s. 271-273.

yapabilme salahiyetini hukuki olarak 1783 Ticaret Antlaşması ile sağlayabildi[272]. Rusya'dan sonra sırasıyla Avusturya, İngiltere, Fransa ve bazı muhtelif devletler Karadeniz'de sefer ve ticaret yapabilme hakkını elde etti[273].

Avrupalı devletlerin Karadeniz'deki ticari potansiyeli günbegün artarken Osmanlı Devleti Karadeniz ticareti üzerindeki tekelini kaybetmiş ve bunun Osmanlı ekonomisine olumsuz yansıması büyük olmuştur. Karadeniz'de yeni ticaret ve deniz taşımacılığı düzeni geliştikçe, Osmanlı tüccarlarının geliri de büyük ölçüde azalmıştır[274].

XIX. yüzyılın başlarında buharlı teknolojinin gemilerde uygulanıp ilk buharlı gemilerin sefere konmasıyla beraber ülkeler arası rekabet farklı bir boyut kazandı. Modern dönem öncesi veyahut buharlılar çağına kadar gemilerin bir limandan başka bir limana varış sürelerinde büyük bir belirsizlik vardı. Fakat buharlı gemilerin faaliyete geçmesiyle beraber gemilerin kalkış, seyir ve varış saatleri daha düzenli ve ölçülebilir hale geldi. Böylece limanlar arası ticari hareketlilikte yeni bir dönem başladı[275]. Rusya özelinden düşünüldüğünde buharlı gemilerle beraber özellikle Karadeniz limanları arasındaki bağlantının güçlenmesi limanların modernize edilmesine de katkı sağlıyordu. Karadeniz limanları arasındaki bağlantının kurulması ticari anlamda Rusların aynı zamanda Akdeniz'e açılmasının önünü açıyor Rus ithalat ve ihracatı geleneksel sınırları aşarak Karadeniz ve Akdeniz limanlarına etkin bir şekilde taşınıyordu. Lakin Rusya etkin olduğu Karadeniz limanlarından Akdeniz'e açılmak isterken Akdeniz ticaretine hâkim olan Fransız, İngiliz ve Avusturyalılar da Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmak istiyordu. Avrupalı Devletler, Rusya'nın Akdeniz ve hinterlandında siyaseten olduğu gibi ekonomik yönden de nüfuz kazanmasını ve etkili olmasını istememekteydiler. Zira Akdeniz'den Karadeniz'e doğru gelen muhtelif kalemlerde Avrupa ürünleri Rusların, Karadeniz sahil şeridinden başlayarak Mısır'a kadar getirip pazarladıkları mallar ile kısmen benzerlik göstermekteydi. Bu nedenle Karadeniz uluslararası rekabet sahasına dönüşmekteydi. Rusların Osmanlı pazarlarına daha yakın olması taşıma maliyetini oldukça düşürüyordu. Buna karşın İngiliz ve Fransızlar

[272] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* .., s. 1-4; Antlaşmanın tam metni ve değerlendirmesi için bkz., Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, TTK, Ankara 2006.

[273] Ayrıntılı bilgi için bkz., Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, LV, S. 214, Ankara 1991, s. 687-756.

[274] A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, ed. Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yay., İstanbul 1994, s. 46-47.

[275] Donalt Quatert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, Çev. Ayşe Berktay, İstanbul 2009, s. 181-182.

Rus rekabetinde avantajlı konuma geçmek için bazı teşebbüslerde bulunmuşlardı. Nitekim İngiltere ve Osmanlı Devleti arasında imzalan 1838 Balta Limanı Antlaşması[276] ile gümrük resimlerini %12 den %3'e kadar düşmesi ve ardından Fransızlar ve diğer Avrupalı devletlerin benzer antlaşmalar yapması bu devletlerin Osmanlı pazarlarında konumları güçlendirdi. Ayrıca Rusların Akdeniz'de yer edinmesini istemeyen İngiliz ve Fransızlar, Kırım Savaşı neticesinde imzalanan Paris Antlaşması ile Rusların Akdeniz'e çıkış noktası olan Karadeniz'deki üstünlüğüne son verdi. Böylece Karadeniz, uluslararası devletlerin garantisinde tarafsız ve serbest bir iç deniz haline geldi[277]. Fakat Ruslar, Paris Antlaşması'nın kısıtlayıcı şartlarını aşma yollarını başından itibaren aradı. Karadeniz'in tarafsız bölge ilan edilmesi, Rusya'nın bu bölgedeki ticaret ve posta ulaşımına tam manasıyla engel olamadı. Özellikle Paris Antlaşması'ndan sonra Rusya'nın ihracat merkezi Baltık Denizi'nden Karadeniz ve Akdeniz'e taşındı[278]. Bu noktada ROPİT, Rusların hem Paris Antlaşması'nı aşıp Karadeniz'de ticaret adı altında büyük bir donanma inşa etmesini sağladı hem de zikredilen bölgelerde Rusya ticaretinin gelişmesinde önemli rol üstlendi[279].

B. Karadeniz'deki Rus Limanlarında Faaliyetler

Kırım Savaşı'na kadar Karadeniz'de vapur nakliyatı büyük gelişme gösterememiştir. Rusya'nın Karadeniz limanlarında düzenli olarak vapur seferleri Temmuz 1828'de Odesa ile Kırım limanları arasında seferlere başlayan Odesa vapurunun inşası ile başlamıştır[280]. 1833 yılına gelindiğinde ise Karadeniz Vapur Kumpanyasının kurulmasıyla beraber hem Odesa-İstanbul hem de Karadeniz'deki Odesa, Evpatorya, Yalta, Kerç, Beryanski ve Taganrog limanları arasında 3 vapur ile düzenli sefer yapılmıştır[281]. Lakin ilk dönemlerde düzenli faaliyet yürüten Karadeniz Vapur Kumpanyasının işleri yolunda gitmemiştir. Hükümetin desteğiyle 1843 yılına kadar faaliyet yürütebilmiştir. Aynı yıllarda hazine parasıyla İngiltere'den 4 vapur sipariş edilmiştir. Bu gemiler 1845 yılında Odesa Vapur İşletmesi diğer adıyla Novorossiysk Vapur İşletmesi altında Azak Denizi ve Odesa-İstanbul limanları arasında düzenli seferlere başlamıştır. Bir diğer şirket olan Dinyester

Ayrıntılı bilgi için bkz., Mubahat S. Kütükoğlu, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisâdi Münasebetleri (*1580-1850), TTK, Ankara 2013.

277 Haydar Kazgan, a.g.m., s. 38-41.

278 S. F. Oreşkova, "Rusya ve Osmanlı Devleti Arasındaki Savaşlar" Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay. İstanbul 2003, s. 30.

279 *Istina o Russkom Obşestve Parohodstva i Torgovli*, Sankt-Peterburg 1910, s. 2.

280 *Istoriya Torgovli i Promışlennosti v Rossii*, s.17.

281 Arkas, N. A. "Obuçenii Russkogo Parohodnogo...", s. 10.

Vapur Şirketi ise Dinyester ve Rus limanlarında faaliyet yürütmüştür. Ayrıca Rus limanlarında kısa mesafede faaliyet yürüten yerel firmalar da mevcuttu282. Ancak Kırım Savaşı'na kadar en büyük sefer organizasyonunu Novorossiysk Vapur İşletmesi 12 vapur ile İstanbul, Kırım, Kafkasya, Tuna, Azak, Kerson hatlarında ve Dinyester Nehri geçidinde yürütmüştür[283].

Kırım Savaşı esnasında Rus Karadeniz'i limanlarında faaliyetler durdu. Kırım Savaşı yenilgisi sonrası büyük bir bozgun yaşayan Rusya'nın, Karadeniz'deki varlığı yok denecek seviyeye kadar düşmüştü. Bu savaşta Rus donanması, İngiltere ve Fransa'dan gelen büyük modern filoların üstünlüğünü karşısında strateji gerçekleştirme noktasında yetersiz kaldı. Bihassa Kırım Savaşı ile düzenli ve büyük ticari filoların savaşta oynadığı kritik rol farkedildi[284]. Bu nedenle hem Karadeniz'de hem de Akdeniz ve diğer Avrupa limanlarında düzenli faaliyet yürütecek olan ROPİT'in kuruluşu gerçekleşti. Şirket Rus limanları ve iç nehirlerinde faaliyetlere hızlı bir şekilde başladı[285].

Rus kumpanyasının öncelikli hedefleri arasında Karadeniz'i, İmparatorluğun ekonomik, jeopolitik ve sosyokültürel ortamıyla bütünleştirmek vardı. Şirket, Rusya'da demiryolları projelerinin tamamlanmasıyla beraber Rusya'nın en uç noktalarına kadar hem Rus ürünlerini taşıyabilecek hem de ihraç edilen ürünlerin sevkiyatını üstlenebilecekti. Zira şirketin kuruluş aşamasında kurucular öncelikle Rusya'nın içindeki deniz ve nehir ulaşımının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaşmıştı. Fakat hükümetin ısrarıyla tüzüğün ilk maddesine Karadeniz dışında da ulaşım hatlarını kurma hakkı ile ilgili hüküm eklenmiştir[286]. Nitekim şirket Kırım hattı ile Odesa'dan hareketle Evpatorya, Sivastopol, Yalta, Feodosya ve Kerç arasında haftada bir kere, Nikolayev hattı ile Odesa'dan başlamak üzere, Kılburun, Özi, Nikolayev ve gerektiğinde Bug Nehrinin yukarılarına doğru hafta da bir kere, Kerson hattı ile Odesa'dan hareketle, Kılburun, Özi, Kerson ve Dinyeper Nehrinin yukarılarına doğru hafta da bir kere, Azak hattı ile Kerç'ten hareketle, Mariupol, Berdyansk, Yeysk ve Taganrog limanları sefer düzenleyecekti[287].

1860 yılında şirket Azak hattı ile beraber 47 sefer düzenlemiş 31.923 pud emtia, 2 piyano, 7 hayvan taşımış ve 198.928 ruble gelir elde etmiştir. Nikolayev

[282] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 1-4.

[283] D. A. Stepanov, a.g.m., s. 30-31.

[284] Jacob W. Kipp, a.g.m., s. 210.

[285] *Otçet Visoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 3 Avgusta 1856 goda po 31 Dekabrya 1857 goda (1858), s. 1-2.*

[286] *Ustav 1856*, s. 1.
Ustav 1856, s. 1-3.

hattı ile 61 sefer düzenlemiş 82.964 pud emtia, 8 piyano, 11 hayvan taşımış bunun sonucunda 9.716 ruble kazanç sağlamıştır. Keza ROPİT, Kerson hattı ile 60 sefer düzenlemiş 68.183 pud emtia 7 piyano, 7 hayvan taşımış ve toplamda 9.545 ruble gelir elde etmiştir. Şirket limanların yanı sıra nehirlerde de yoğun faaliyet yürütmüştür. Aynı yıl içerisinde çekme vapurlar ile Bug Nehrinde 28, Dinyeper'de 71, Dinyester'de 3, Rion'da 63, Tuna'da 3 sefer düzenlemiştir. Çoğunlukla yolcu taşımacılığı yapılan bu limanlarda kar oranı oldukça düşüktü. Lakin bu dönem itibariyle iç hatlarda yapılan seferler dış hatlardaki taşımacılıktan daha karlı olduğu da bir gerçekti. Ayrıca ticari hacim bakımından Evpatorya Limanı öne çıkmaktaydı[288].

Kırım yarımadasının ekonomik ve sosyokültürel olarak gelişmesi, şirketin bu bölgedeki faaliyetlerini hareketlendirmiştir. 1863 yılında Prens Konstantin Nikolayeviç'in "Argonavt[289]" vapuruyla Beryansk'tan Kerç ve Yalta'ya yaptığı yolculuk, ROPİT'in itibari ve güvenirliği için çok önemli olmuştur. ROPİT iç hatlarda Rus vatandaşlarına büyük kolaylıklar sağlamıştır. Kırım ve Azak hatlarında yolcular, Azak Limanı'ndan bilet alıp Kerç'ten ek bilet almadan Kırım ve Kafkas istikametine kadar gidebilmişlerdir[290].

1866 yılında Şirket, Odesa Limanı'nın temizliğini üstlendi. Liman bu dönemde oldukça kötü durumdaydı ve bu da kumpanya vapurlarının hareketlerini kısıtlıyor, onların yükleme ve boşaltma yapmasını yavaşlatıyordu. Bu durum şirketin oldukça büyük masraflar yapmasına neden oluyor ve birçok vapurunu, özellikle de en değerli olanlarını açık limanda bırakmaya mecbur bırakıyordu ki bu durum bilhassa kışın onların büyük risk altında kalmasına neden oluyordu[291]. Rusya'nın güney sahillerinde durum Odesa Limanı'ndan farksız değildi. Rus limanlarına gelen gezginler Kırım Savaşı'nın üzerinden neredeyse 10 yıl geçmesine rağmen hala limanların harabe görüntüleri karşısında şaşkınlıklarını gizleyemiyorlardı[292].

1867 yılında yurtdışından gelen yoğun tahıl talebi kumpanyanın bir önceki yıla göre gelirinin artmasında etkili oldu[293]. Ayrıca tahıl talebi, Rusya'nın güney

[288] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1860 god* (1861). Saint-Petersburg: Tovarishchestvo, ObshchestvennayaPolza, Typography, s.1.

[289] ROPİT, bu gemiyi 1859 yılında Londra'da tersanesi bulunan J. D'A. Samued şirketine inşa ettirdi. Bu gemi 1877-78 yılında Osmanlı-Rus Savaşı'nda da kullanılmıştır. *bkz.*, Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli1856-1932,* Leko, Saint-Petersburg 2009, s.30.

[290] M.N. Barışnikov, a.g.m., s. 121.
Ilovayskiy, a.g.m.,. s. 99.

[292] Charles King, *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, İstanbul 208, s. 245.
Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1867 god Sa-

limanlarındaki hareketliliği de sağladı. İç hatlardaki yolcu ve yük hareketlerinde meydana gelen gelişimden dolayı, ROPİT yönetimi şirketi zarara sokmadan iç hatların tarifesinde %15 indirim yaptı[294].

1870 yılına gelindiğinde şirketin iç hatlardaki sefer sayısında önemli oranda artış olmuştur. ROPİT, *Azak hattında* 91 düzenli, 111 düzensiz sefer düzenlemiş 2.333.100 pud emtia 14 piyano, 45 hayvanı Rus limanları arasında sevk edilmiştir. Ayrıca bu hat üzerinden 31.426'sı güverte olmak üzere 36.694 yolcu şirket vapurlarıyla taşınmıştır. Kumpanya, *Kafkas hattında* 38 düzenli 163 düzensiz sefer ile 1.292.937 pud emtia, 17 piyano, 61 hayvan, 36,018'i güverte olmak üzere 43.929 yolcu taşımıştır. Şirketin önemli sefer ağından olan *Kırım hattında* da önceki yıllara göre artış gözlenmektedir. Bu hatta 68 düzenli 96 düzensiz sefer yapılmış 2.559.365 pud emtia, 42 piyano, 105 hayvan 25.048 yolcu taşınmıştır. Şirketin *Nikolayev hattında* ise toplamda 118 sefer gerçekleştirilmiş, 407.723.39 pud emtia 31 piyano, 113 hayvan 33.507'si güverte olmak üzere 42,820 yolcu taşınmıştır. Limanlarda gemi trafiği her geçen gün artarken iç sularda da hareketlilik farklı değildi. Şirket Dinyester 'de düzenli 816 düzensiz 4550, Bug 'da çekme vapurlar ile 21, Dinyeper'de düzenli 80 düzensiz 22, Kuban'da 1 ve yine Dinyester'de çekme vapurlarla düzenli 99, düzensiz 40 sefer düzenlemiştir[295]. Şirket Kırım-Kafkas-Azak hattında artan yolcu hareketliliğinden dolayı, Londra'daki Samued fabrikasın 35 bin pound karşılığında, 1. ve 2. sınıf yolcu kapasiteli ve güverte yolcuları için kontra güverteli yolcu vapuru sipariş etmiştir[296].

Rusya'nın güney limanlarındaki emtia hareketliliğin genelde bölgede en önemli ihraç ürünü olan buğday hasadına göre şekillenmiştir. Zira 1873 yılında Rusya'nın güneyinde kötü hasat olmuş ve bu da sıklıkla yük bulmakta zorlanan şirket vapurlarının taşımacılığına yansımıştır[297]. Lakin Rusya'nın güney topraklarında tahıl ekilip biçilen yerlerin hızla artması özellikle buğday dış satımının artmasına sebep olmuştur. Öyle ki 1840'lı yıllarda 11 milyon rubleyi bulan buğday dış satımı, 1860'lı yıllarda 27 milyon rubleyi aşmıştır. Rus Karadeniz'inin diğer önemli ürünü ise şekerdi. Bilhassa Rusya genelinde bakıldığında şeker fabrikalarının yarısından fazlası güney limanlarına yakın noktalardaydı. Ayrıca demir de

---

int-Petersburg 1868, *Tovarişestva, Obşestvennaya Polza*, Typography, s.1-3.

[294] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 114.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1870 god. Saint-Petersburg 1871, Tovarişestva, Obşestvennaya Polza, Typography, s.1-3.

[296] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 129.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1873 god Saint-Petersburg 1874, Tovarişestva, Obşestvennaya Polza, Typography, s.1-10.

bu limanlardan ihraç edilen önemli bir emtiaydı[298]. Bu emtia ekseriyetle Odesa limanı üzerinden dış pazarlara ulaştırılıyordu.

Rus ekonomisinin ve nakliye trafiğini etkileyen etmenlerin dışında uzun vadeli olarak gelişme ve büyümesini yol açan sebepler de vardı. 1860'lı yılların sonlarından başlayarak, demiryolu yapımı Rus endüstrisinin, dolayısıyla ticaretinin gelişmesindeki başat rolü oluşturmuştur. 1880'li yıllarda Rusya'da uygulanmaya başlanan koruyucu gümrük vergileri ise diğer önemli bir etkiyi yarattığı söylenebilir. 1874 yılında Rusya'da demiryolu ağı 18.220 km iken 1890'lı yıllarda 30.596 km'ye ulaşmıştı. Rusya'da hızla döşenen demir yollarından ROPİT için en önemlisi kuşkusuz Kurs-Kharkov-Odesa hattı ile Kharkov-Rostov hatlarıydı. Bu hatlar güneyin tarım bölgelerini Karadeniz limanlarına bağlıyordu[299]. Ayrıca ROPİT 1870 yılında Odesa demiryolu ile birleşmiştir. Böylece şirket vapurlarla getirdiği emtia ve yolcuyu aktarmalı olarak Rusya'nın iç bölgelerine kadar ulaştırabiliyordu[300]. Rusya'nın güney limanlarının ard bölgelerine kadar demiryolunun döşenmesi birçok limanın ticari potansiyelini etkiledi. Kırım Savaşı'ndan önce sadece bir köy olan Rostov, kuzeyin emtiası için antrepoya dönüştü. Bu bölgedeki ırmakların ıslah edilmesi yabancı şirketlerin buraya yönelmesi sonucunu verdi[301]. 1830'larda kurulan Novorossiysk Limanı küçük bir antrepo limanı hüviyetindeyken 1880'lerde demiryolunun gelmesiyle beraber Rusya'nın güney limanları arasında öne çıkan ihracat merkezi konumuna geldi. Rusya'nın İran ticareti için önemli bir konumu olan Poti Limanı demiryolunun gelmesiyle beraber hızla gelişti. Fakat Berlin Antlaşmasıyla Rus topraklarına katılan Batum, stratejik konumu ve uygun liman koşullarıyla Poti Limanının yükselişine son verdi. Öyle ki kısa zamanda Kafkaslarda en önemli liman konumuna gelen Batum limanı, İran ticaretinin önemli merkezlerinden olan Trabzon Limanı'nı bile kısa sürede geride bıraktı. Bilhassa Batum limanı Bakü petrol ve petrol ürünlerinin sevkiyat merkezi haline dönüşmüştür[302]. Ticari hacmi diğer limanlara göre düşük olan Nikolayev ve Kerson Limanı bile demiryoluyla beraber önemli merkezler haline dönüştüler. 1862-65 yılları arası Nikolayev Limanı'na gelen gemilerin toplamdaki tonajı

[298] M. E. Falkus, *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Aladdin Şenel, s. 49-55.

[299] M. E. Falkus, *a.g.e.*, s. 73.

[300] *Istoriya Torgovli i Promışlennosti v Rossii*, Tom II, Redaktsiyey P. H. Spasskayu S. Peterburg 1913, s. 20.

[301] Mose Lofley Harvey's , *The Development of Russian Commerce on the Black Sea..*". s. 160.

[302] Batum'daki Petrol tesislerinin özellikle Anadolu ihracatı yapan en önemli şirket, *Sergei Palashkovsky ve Andrei Bunge* adlı iki müteşebbisin kurduğu Batum Petrol Üretimi ve Ticaret Şirketi'ydi. bkz. Mustafa Sarı, "Batum'un Karadeniz Ticaretine Katkısı (1878-1917), *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Ed. Osman Köse, C. II, s. 924.

4.016 iken 1876-80 arasında bu sayı 74.226 tonaja çıkmıştı. Bu gemilerin neredeyse tamamı ROPİT'e aitti[303]. Tren yolu hizmetinin Taganrog Limanı'na ulaşması özellikle 1888 yılından sonra bu limanın ticari hacminin artmasına sebep oldu. Taganrog Limanı bu dönemde diğer güney limanları için Odesa Limanı'nın benzeri bir rolü üstleniyordu [304]. Bu limanların genel olarak önemli avantajı güneyin tahıl ürünlerinin çıkış noktası olmalarıydı. Rusya'nın tahıl ihracatının yaklaşık olarak 3/2'si bu limanlar üzerinden gerçekleşiyordu. Ayrıca ROPİT'in düzenli seferleri ve hükümetin uyguladığı politikalar neticesinde bu limanlar sanayi devriminin öncü ürünleri olan kömür, demir ve petrolün ihracat merkezleri oldu. Liman kentleri tren ve buharlı gemiyle birbirlerine ve Avrupa'nın diğer önemli limanlarına bağlandılar[305]. Demiryolları ile beraber Karadeniz'in güneyinde yolcu taşıma hareketliliği de arttı. Rus limanlarının gelişimi Rusların bizzat hinterlantlardaki denetimi ve altyapı çalışmalarını kontrol altına almasıyla oldu. Bu gelişim Osmanlı'daki yabancı sermayeden farklı olarak bizzat yerel Rus şirketleri tarafından yapıldı. Böylelikle limanlarla beraber hinterlantlardaki gelişmeler Rus milli sermayesine ve siyasetine hizmet eder bir şekil aldı. Osmanlı limanları ve hinterlandı Babıali'nin kontrolünden çıkarak yabancı çıkarlarına göre şekillenirken, Rus limanları ve hinterlandı, Rus kontrolünde ve çıkarları doğrultusunda gelişme gösterdi. Bu ise Karadeniz'de siyasi ve ekonomik yönden güçlü bir Rusya'yı ortaya çıkarırken, Osmanlı'yı ise güçler dengesinde varlığını korumaya çalışan hatta kaderi şekillenen bir devlet olarak karşımıza çıkardı. Zira gerçekleşen politikalar neticesinde Rus limanlarının canlandığını görmek mümkündür. Aşağıdaki tabloda ROPİT'in iç hatlarındaki yolcu hareketliliği bu durumu kanıtlar niteliktedir.

[303] Mose Lofley Harvey's, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea*.., s. 164.

[304] Mose Lofley Harvey's, *a.g.t.*, s. 169.
Charles King, *Karadeniz*, s. 246.

Tablo-8: ROPİT'in 1871-75 Yılları Rusya'nın Güney Limanlarındaki Yolcu Hareketliliği Yolcu Hareketliliği

Hatlar	Sefer ve Yolcu Sayısı									
	Sefer/1871		Sefer/1872		Sefer/1873		Sefer/1874		Sefer/1875	
Azak	200	43.792	126	33.028	304	34.928	340	30748	259	27.868
Kırım-Kafkas	408	90.402	416	118.772	385	129.838	466	147.506	382	129.838
Nikolayev	113	45.258	121	51.880	185	64.963	187	65.191	102	47.194
Kerson	178	54.276	183	57.679	182	59.048	188	51.019	169	53.209

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska, 1871-1872-1873-1874-1875.*

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere 1875 yılı hariç ROPİT'in Rusya'nın güney limanlarındaki sefer sayılarında artan bir grafik gözlenmekteydi. 1875 yılında Rusya'nın güneyinde ticarette büyük durgunluk söz konusuydu bu yüzden yolcu ve yük hareketliliği azaldı ve navlun düştü. Şirketin iç hatlarından elde ettiği gelir bu dönem aralığında dış hatlardan elde ettiği geliri geçmiştir[306]. 1874 yılında iç hatlardan elde edilen hasılat 3 milyon rubleyi ulaştı, dış hatlardan elde edilen hasılat ise aynı dönem için 2,5 milyon rubleyi aştı[307]. Bu limanların her birinin kendi hinterlandına özel ticari hacmi vardı. Şirketin *Azak hattında* genellikle büyük tonajlı gemiler çalışmaktaydı. Bunun en önemli sebebi ROPİT'in bu bölgede özellikle kömür taşımacılığını üstlenmesiydi. Kırım-Kafkas *hattında* şirketin ayrı bir misyonu vardı. Bu hatta ROPİT Kırım'daki ve Karadeniz'in doğu limanları olarak tabir edilen irili-ufaklı tüm limanlara uğruyordu[308]. Rusya'nın Kafkas ötesindeki zengin bölgeler ile siyasi ve ticari ilişkiler kurmasında şirketin bu hattının yeri önemliydi. Bu hat Rusya'nın İran'a açılan kapısı durumundaydı. Özellikle bu hatta petrol ve petrol ürünleri taşınmıştır. Şirketin *Kırım hattı* ise

[306] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1871, 1872, 1873, 1874, 1875.*

[307] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1874 god*, s. 1-6.

[308] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo ...*, s. 543-547.

genel itibarıyle emtiadan ziyade yolcu hareketliliğinin yoğun olduğu bir güzergahdı. ROPİT bu hatta özellikle Kırım'da yapılan şarap sevkiyatını üstlenmişti. Ayrıca burada üretilen şarap ROPİT'in tüm acente ve gemilerinde de satışı yapılmak üzere pazarlanmıştır[309]. Zira Şirket 1867 yılında çeşitli kişi ve kurumlara kömür, antrasit ve şarap satışından 115 bin ruble gelir elde etmiştir[310]. Odesa ve Nikolayev arasında hizmet veren *Nikolayev hattı* ise Bug nehri havzasındaki ticari hareketlilikten faydalanmıştır. Bu limandan genelde yabancı şirketler tahıl ithal etmişlerdir[311]. Bunun yanısıra çeşitli madenler, ray ve ağaç da şirket gemileriyle buradan ihraç edilmiştir[312].

Nilolayev Limanı bu dönemde hızlı bir yükseliş yaşarken Odesa limanı da aynı oranda geriliyordu. Bu liman Odesa Limanı'ndan çok uzakta değildi. Limanın Bug Nehri'ne yakın olması önemli bir avantajdı[313]. Bunun yanı sıra Kharkhov-Nikolayev tren yolu hattının (1870-78) açılması Donetz madenlerini Nikolayev ve diğer Karadeniz limanlarına bağladı[314]. Keza *Kerson hattı da* Dinyeper'e kadar uzayan seferleri ile yurt dışı pazarları için önemli bir yere geldi. Nitel ve nicel yönden hayli gelişme evresine giren Rus limanları gemi hareketliliğini cezbetmiş buna bağlı olarak ticari trafik de önemli oranda artmıştır. Dolayısıyla Tüm Rus limanları uluslararası ticarette önemli konuma ulaşmıştır.

Rusya'nın güney limanlarındaki yolcu hareketliliğinin yanı sıra iç sularındaki vapur hareketliliğinde de önemli artış oldu. Her şeyden önce Karadeniz'e açılan nehirler ve kanallar limanların doğal hinterlandı görevini görmekteydi. Yüksek sermaye gerektiren demiryollarıyla zor sağlanan bu bağlantı nehirler sayesinde doğal olarak sağlanmaktaydı. Ruslar da bu bağlantı hatlarını azami verimlilikle taşımacılıkta kullanmaya gayret gösterdiler. Buharlı gemiler tek yönlü ticaret yapılmasına olanak sağlayan bu nehirlerde çift yönlü, gidiş-geliş olarak taşımacılık yapılmasına imkân sağladı. Bu sayede nehir taşımacılığında yolcu ve emtia trafiği önemli oranda artış gösterdi. Nitekim 1872 yılında *Dinyeper hattında* şirket 94 sefer düzenleyerek 37.176 yolcu, *Dinyester Geçidi hattında* 847 sefer 101.127 yolcu, *Taman Geçidi hattında* 302 sefer 40.096 yolcu *Dinyeper Geçidi hattında* 272 sefer 2,459 yolcu taşınmıştır. Şirket ayrıca bu bölgede çekme vapurlar ile de faaliyet yürütmüştür. *Bug Çekme Vapur hattı* ile 25 sefer, 67 yolcu, *Dinyeper Çekme Vapur hattı*

[309] Skalkovskiy K.A. *a.g.e.*, s. 547-549.

[310] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1867 god*; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.103.

[311] Nikolay Nikolaeviç Reyhalt, *Po Çernomu Moriu*, Sankt-Peterburg, Suvorin 1891, s. 89-95.

[312] *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914*, s. 22.

[313] Mose Lofley Harvey's, *The Development of Russian Commerce on the Black...*, s. 160. M. E. Falkus, *a.g.e.*, s. 78.

ile 96 sefer 526 yolcu, *Dinyester Çekme Vapur hattı* ile 81 sefer 5 yolcu, *Rion Çekme Vapur hattıyla* 225 sefer 16.989 yolcu taşınmıştır. Çekme vapurlar ile yolcudan ziyade daha çok emtia taşınmıştır[315].

Şirket, bu hatlarda faaliyet gösterirken limanların bakımını da üstleniyordu. Örneğin 1869 yılında sadece Dinyeper geçidinin bakımı için ROPİT, 19 bin ruble harcamıştır[316]. Kumpanyanın bakım giderleri haricinde en önemli harcama kalemi yıllık 104 bin rubleye ulaşan yakıt oluşturmaktaydı. Bu dönemde bu giderin artış göstermesi kısmen kömür ve antrasit fiyatlarının artmasından kaynaklanıyordu. Kumpanya filosunun büyümesi ve gemilerinin daha fazla yol kat etmesi de ayrı bir neden olarak gösterilebilir. Nitekim 1869 yılında şirket filosuna 9 vapur dâhil oldu[317]. Aynı yıl ROPİT'in Sivastopol tersanesinde, bir gemi inşa edildi. Kendi fabrikasında inşa edilen ilk gemi olduğundan dolayı bu gemiye "Pervenets/ ilk evlat adı verildi. Ayrıca bu gemi Kırım Savaşı'ndan sonra Sivastopol Limanı'nda inşa edilen ilk gemiydi. Bu gemi Don-Rostov arasında antrasit taşımacılığı yaparak kumpanya hizmetinde faaliyetlerine başladı[318].

1876 yılı siyasi bağlamda oldukça endişe vericiydi ve bu genel olarak ticarete yansıdığı gibi, bilhassa kumpanya faaliyetlerine de aksetti. Balkan yarımadasındaki olaylar Rusya güneyinde ticarette durgunluğa neden oldu ve bu özellikle sene sonuna doğru iyice arttı[319]. Nitekim 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi'nin başlaması şirketin Karadeniz'in Osmanlı kıyıları ve Akdeniz'deki faaliyetlerinin tamamen durdurmasına sebebiyet verdi[320]. Lakin 1878 şirket raporu incelendiğinde Rus Karadeniz'inde faaliyetlerin *Azak, Kafkas, Kırım, Nikolayev, Kerson* ve nehir hatlarında yoğun bir biçimde devam ettiğini görmekteyiz[321]. Bu dönemde şirket çoğunlukla asker ve askeri yük naklinde kullanılıyordu.

Şirketin ilk yirmi yıllık faaliyetlerinde oldukça büyük rol oynayan yurt dışı hatları özellikle savaştan sonra daha az gelir getirmeye başlamıştır ve böylece iç hatlar daha ön plana çıkmıştır. Örneğin şirketin en karlı hatlarından olan İngiltere *hattı*, 1879 yılında sadece 27,300 ruble gelir sağlamış, *Marsilya hattından* ise 17,25 bin ruble elde edilmiştir. Bu dönemde ROPİT'in zorunlu olmayan hatları

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1872 god, s. 1-3.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1869 god, s. 8-13.

Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 116.

318 Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*, s. 50.

319 *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1876 god.*

320 *General Adyutant Admiral, Nikolay Andreeviç Arkas,* Biografiçeskiy Oçerk Sostavlennıy A. M. Denisovım, Sevastopol 1877, s. 187-195.

321 *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1876 god*, s. 1-5.

arasında en çok kar sağlayanı *Azak hattı* olmuştur. Nitekim bu hatta elde edilen gelir 675,75 bin ruble, yolculardan elde edilen gelir ise 87 bin rubleye ulaşmıştır. Bir diğer hat olan *Kerson*'da ise yolcu ve yüklerden 212 bin ruble, *Nikolayev hattından* ise 172,33 ruble gelir sağlanmıştır[322].

Kumpanya müdürü N. M. Çihaçov'un büyük önem verdiği römorkör vapur taşımacılığı da şirkete önemli kazanç sağlamaktaydı. Bilhassa 1879'da 511 bin ruble gelir sağlayan Dinyeper römorkör vapur taşımacılığı, iyi sonuçlar vermeye devam ediyordu[323]. Bir sonraki yıl Rusya'nın güneyinde hasatın verimli olmamasından dolayı yük taşımacılığından elde edilen gelir azaldı[324].

1880 yılında kumpanya için iç hatların önemi artarken buna mukabil olarak dış hatların önemindeki azalma da devam etti. *Azak, Kırım ve Kafkas* hatları navlundan toplamda 1.700 bin rubleden daha fazla gelir sağladı. Bu rakam şirketin yüklerden elde ettiği gelirin yarısından daha fazlasına tekabül etmekteydi. ROPİT, yolculardan en çok geliri 612 bin ruble hasılat ile *Kırım ve Kafkas Hatlarından* elde etti. *Kırım-Kafkas ve Azak Hatlarındaki* yük ve yolcu trafiği o kadar büyüdü ki 1880'in ikinci yarısında kumpanya yönetimi söz konusu hatlardaki tarifeli seferlerin sayısını arttırdı. Böylece *Kırım-Kafkas* hattında yaz aylarında haftalık 3 süreli sefer, kış aylarında ise haftalık 2 süreli sefer yapmaya başladı[325]. Bu artış da en önemli etkenlerden biri de 93 Harbi sonrası bölgenin sürekli göç veren bir konuma gelmesiydi[326]. Aşağıdaki tabloda şirketin seferlerini arttırması sonucu artan yolcu hareketliliğini görmek mümkündür.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1879 god, s. 1-6.

Ilovayskiy, *a.g.e.*, 184.

[324] *Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 26-go Aprelya 1881 g.* Sankt-Peterburg 1882.

[325] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1880 god.*

[326] Nedim İpek, "Kafkaslar'dan Anadolu'ya Göçler (1877-1900)", *On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C. 6, Samsun 1991, s. 113. Bölgedeki göç o kadar çoktu ki Osmanlı hükümeti ecnebi kumpanyalardan bu taşımacılığı üstlenmesi için talepte bulunmuştur. Nitekim ROPİT bu göçmenlerin taşınmasında önemli bir görev üstlenmiştir. *BOA, DH.MKT.*, 1773/94, 21 Ekim 1890; *BOA, DH.MKT*, 1774/94, 21 Ekim 1890.

Tablo-9: ROPİT'in 1881-85 Yılları Rusya'nın Güney Limanlarındaki Yolcu Hareketliliği

Hatlar	Sefer ve Yolcu Sayısı									
	Sefer/1881		Sefer/1882		Sefer/1883		Sefer/1884		Sefer/1885	
Azak	240	30.036	252	32.547	235	32.735	285	35.009	285	35.646
Kırım-Kafkas	388	160.312	359	176.150	353	176.710	351	172.886	379	199.008
Nikolayev	183	74.972	191	77.464	189	79.201	203	82.409	203	82.584
Kerson	176	57.163	189	68.858	187	64.744	196	66.801	188	69.684

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1881-1882-1883-1884-1885.*

Rusya'nın güney limanlarındaki alt yapı sorunlarının halledilmesi özellikle limanlardan iç bölgelere kadar ulaşımın kolaylaşması yolcu trafiğindeki artışa yansımıştır. Şirketin en çok kar getiren hattı yine *Kırım-Kafkas hattıydı.* Bu hatlar sadece Rusya'nın Karadeniz limanları arasında devam etmiyordu. Her hattın diğer bir hatla bağlantısı mevcuttu. Örneğin, *Kırım-Kafkas hattını* kullanan bir yolcu Batum'dan vapura binerek kumpanya hatları arasında aktarma yaparak İstanbul, İngiltere, Marsilya, Uzak Doğu ve Hindistan'a kadar seyahat edebilmekteydi. Aynı dönemler içerisinde ROPİT gemileri hem yurt içine hem yurt dışına birçok emtia taşımıştır. Aşağıdaki tabloda şirketin emtia hareketliliği verilmiştir.

Tablo-10: ROPİT'in 1881-85 yılları Rusya'nın Güney Limanlarındaki emtia hareketliliği

Hatlar	Sefer ve Yolcu Sayısı									
	Sefer/1881/ pud		Sefer/1882		Sefer/1883		Sefer/1884		Sefer/1885	
Azak	240	4.395.422	252	4.687.822	235	4.651.035	285	5.910.610	285	6.077.492
Kırım Kafkas	388	5.277.362	359	5.907.427	353	6.616.373	351	7.697.772	379	9.440.359
Nikolayev	183	727.859	191	738.603	189	776.211	203	685.478	203	744.772
Kerson	176	1.023.648	189	1.157.415	187	1.167.558	196	1.031.148	188	948.530

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1881-1882-1883-1884-1885.*

Şirket, ekseriyetle 1881-85 yılları arasında Rusya'nın Karadeniz limanlarının en önemli ihracat ürünü olan tahılı taşımıştır. En çok tahıl İngiltere'ye daha sonra Belçika, Almanya ve Fransa'ya ihraç edilmiştir[327]. Bahsi geçen ürün genellikle Odesa ve Sivastopol limanı üzerinden ihraç ediliyordu. Genellikle bu ihracat birkaç ünlü tüccarın tekelindeydi. 1880 yılında Odesa'daki tahıl ihracatının çoğunluğunu Buhstan's ve Anatra Kardeşler yapıyordu[328]. ROPİT tahıl taşımacılı-

[327] Mose Lofley Harvey's, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea..., and Its Significance*, s. 249-250.

[328] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917)", *Türkler,* C. 14, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 466-467.

ğında Rusya'daki firmalara göre öndeydi. 1883 yılında 9.709.977 pud tahıl Odesa Limanı'ndan diğer limanlara taşıdı. Anatra Kardeşler ise aynı yıl 5.040.000 pud tahıl diğer limanlara sevk etti. Muhtelif şirketler tarafından da az miktarda tahıl nakliyatı yapılmasının yanı sıra hâlâ yelkenli gemilerin kısa mesafede azımsanmayacak oranlarda taşımacılık yaptığını da görmekteyiz[329].

Rusya'nın güneyindeki tahıl limanlara taşımak hiç de kolay değildi. Genelde trenlerin taşıma kapasitesi biriken tahıl taşımakta yetersiz kalıyordu. Rus Karadeniz'inin tahıldan sonra en önemli ihraç ürünleri petrol, şeker ve kömürden oluşmaktaydı. Bu ürünler arasında petrol önemli bir yere sahipti. Bakü merkezli petrol Batum Limanı aracılığıyla şirket gemilerine aktarılıyordu. Şirketin bu limandaki rakibi Fransız Paquet kumpanyasıydı. ROPİT, sadece petrol taşımak üzere bazı gemilerini modernize etti. Ayrıca Batum ve Odesa arasında petrol taşımacılığı yapmak üzere bir hat açtı. Rusya'nın diğer ihracat ürünü kömür ise ülkenin güneyinde, imparatorluk genelinin neredeyse yarısı kadar üretim yapılıyordu. Hatta 1912 yılında Rusya genelinde üretilen kömürü geçmişti. Donetsk bölgesinden çıkan kömür tren bağlantısıyla Mariupol Limanı'na oradan da Odesa Limanına aktarılıyordu. Şirketin bu bölgede kendine ait maden ocakları da mevcuttu. ROPİT'in taşıdığı diğer ihracat ürünü ise ülke genelinde üretilenin yarısını geçen demir-çelikti. Öyle ki ROPİT gemileri demir taşımacılığında yetersiz kalıyordu[330].

Kumpanya vapurları 1887 yılında bir önceki yıla göre 42.279 mil daha fazla yol yaparak, 1.257.850 mil kat etti ve daha fazla yolcu ve yük taşıdı ise de gelirinde önemli miktarda azalma oldu. Bunun başlıca nedeni, kızışan rekabetten dolayı kumpanyanın 1887 yılında bazı hatlarında yük ve yolcu tarifelerinde indirim yapmak zorunda kalmasıydı. Rusya'nın Karadeniz sahillerindeki buharlı nakliyat trafiğinde Rus vapurlarının tekeli olmasına rağmen özellikle 1877-78 döneminden sonra yerli vapur nakliyat kumpanyalarında bir artış gözlenmektedir. Bu durum ROPİT'in Rus limanlarındaki konumunu etkilemiştir[331]. Hal böyleyken şirket bazı hatlarda değişikliklere gitmiştir. Böylece 1889 yılı *Kırım-Kafkas hattına* saatte en az 9 mil yapma zorunluluğu getirilerek, Odesa ile Batum arasında, Evpatoriya, Sivastopol, Yalta, Feodosiya, Kerç, Anapa, Novorossiysk, Tuapse, Soçi, Adler, Gudauti, Yeni Atina, Sohum, Oçemçir ve Poti limanlarına haftada bir defa sefer yapacaktı. Yine *Direkt Kırım-Kafkas hattı* olarak açılan ve saatte en az 9 mil hız ile Odesa ile Batum arasında, Sivastopol, Yalta, Feodosiya, Kerç ve Novorossiysk

[329] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 161.

[330] *Istoriya Torgovli I Promışlennosti v Rossii*, s. 20; Mose Lofley Harvey's, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea*..., s. 257-277.

[331] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1887 god*, s. 1-6; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1888 god*, s. 1-6.

limanlarına haftada bir kere uğrayacaktı. İki Kırım-Kafkas hattı ile beraber Rusya'nın güney limanları biri direkt biri tüm limanlara uğrayacak şekilde bağlandı[332]. 1892 yılında Kafkasya'da kolera salgının baş göstermesi şirketin hem yurt içi, hem de yurt dışı hatlarında karantina uygulamalarına girmesine sebebiyet veriyordu. Bu durum şirketin bu dönemdeki faaliyetlerini sekteye uğrattı[333].

1900'lü yıllara gelindiğinde Rus Karadeniz'inde gemi trafiğinin hissedilir bir oranda arttığı görülmektedir. Rus limanlarının gelişimi ve ard bölgeleriyle beraber şehirleşmenin artması, bunun sonucunda ekonomik ve jeopolitik bakımdan ilerlemesi ve en önemlisi Akdeniz limanları ve diğer dünya limanları ile bağlantılarının güçlenmesi kuşkusuz uluslararası gemi hareketliliğinin artmasındaki önemli sebeplerdendir. Aşağıdaki tabloda bazı önemli Rus limanlarına giriş yapan buharlı gemi sayıları verilmiştir.

Tablo-11: 1905-1909 Rusya Limanlarındaki Vapur Hareketliliği

	Odesa	Batum	Sivastopol	Mariupol	Nikolayev	Taganrog
1905	713	577	91	152	414	646
1906	779	680	67	103	485	409
1907	735	652	58	125	469	390
1908	628	619	59	123	318	396
1909	653	692	70	114	474	662

Kaynak: Mose Lofley Harvey's, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea...* s. 425-435.

Yukarıda gösterilen tablodaki gemi trafiğinin çoğunluğunu ROPİT gemileri oluşturmaktaydı. Her ne kadar 1904-05 Rus-Japon Savaşı döneminde şirket gemileri aktif olarak kullanılsa da güney limanlarında şirketin faaliyetleri devam etmiştir. Şirket Rusya ticaretinin gelişmesine önemli derecede katkıda bulunmuş ve yolcu taşımacılığında ihtiyaçları karşılama noktasında iyi bir noktaya gelmiştir. Rusya'nın güneyinde ulaşım sisteminin, ticari ve sanayi ilişkilerinin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

C. Trabzon ve Çevresindeki Faaliyetler

XIX. yüzyılda, yabancı devletlerin deniz taşımacılığı noktasında Osmanlı sularındaki faaliyetlerinin günbegün arttığını görmekteyiz[334]. Buna karşın Osmanlı

[332] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s.241-242.
Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1891 god.

[334] Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpan-

Devleti, kendi sularında deniz taşımacılığı yapan yabancı bandıralı vapurlar ile rekabet edebilmek ve onların hareket sahalarını kısıtlamak için bazı önlemler almaktaydı. Tersane-i Amire'nin *Hümapervaz* adlı vapuruyla Boğaz'da yolcu taşımacılığına girişmesi bunun ilk adımlarındandı. Daha sonra ise *Mesir-i Bahri* adlı vapur da Boğaz hattında sefer yapmaya başladı[335]. Fakat Tersane ve Hazine-i Hassa vapurları ticari ihtiyacı ve yolcu hareketliliğini kaldırabilecek yeterlilikte değillerdi. Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti'nde yaşanan savaşlar, isyanlar, mülteci göçleri ve askerlerin nakledilmesi gibi hadiseler neticesinde bu gemilerin sürekli seferberlik halinde olması mevcut deniz nakliyat araçlarının yetersiz kalmasına neden oluyordu. Gemi sayılarını ve seferlerini arttıran daha güvenli ve hızlı olan yabancı gemiler karşısında Osmanlı gemilerinin rekabet edebilmesi mümkün değildi[336]. Bu nedenle Osmanlı'nın Karadeniz limanları yabancı devletler tarafından sübvanse edilmiş vapur kumpanyalarının rekabet sahasına dönüşmüştü. ROPİT haricinde Karadeniz'de İngiliz Peninsular Oriental, Avusturya Lloyd, Mesajeri Maritim, İtalyan Kumpanyası ve Osmanlı'ya ait vapur kumpanyaları düzenli sefer yapıyordu. Bunların yanı sıra münferit birçok vapur da Karadeniz hatlarında çalışmaktaydı.

ROPİT, Karadeniz'deki ilk yıllarında *Anadolu ve Rumeli hattı* olarak adlandırdığı hatlarda seferler düzenliyordu. Anadolu hattı 1862'de açılmış olup yaklaşık olarak 665 mil uzunluğundadır. ROPİT yıllık olarak bu hatta ortalama 40-50 sefer düzenlemiştir. Bu hat Rusya'nın Osmanlı ve İran ticaretinde pay sahibi olması için kurulmuştur. Anadolu hattı güzergâhı Batum, Trabzon, Ordu, Giresun, Samsun, Sinop ve İnebolu limanlarını kapsamaktaydı. Bu hatlarda Fransız, İngiliz ve Avusturya kumpanyaları da faaliyet yürütmekteydi.[337] *Rumeli hattı* ise Varna ve Burgaz'ı ve bazen İstanbul'u içine almaktaydı. Bu hat *Kalas hattı* ile değişkenlik gösteriyordu. Ticaretin dışında siyasi menfaatler *Rumeli hattında* daha öne çıkmaktaydı[338]. Kumpanya, Karadeniz hatlarından önemli miktarda destekleme/sübvansiyon almaktaydı[339]. *Anadolu hattı'nda* ticari potansiyeli en yüksek yer Trabzon limanıydı. Bu liman Orta Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yollarının kesiştiği stratejik bir konumdaydı. Ayrıca Trabzon, Avrupa emtianın İran paza-

---

yaları, *OTAM*, 17, 2006, s. 3-4.

335 Eser Tutel, *Seyr-i Sefain: Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yay., İstanbul 2006 s. 39.

336 Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı...", s. 4. Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 539.

338 Skalkovskiy K.A. *a.g.e.*, s. 543.

A. A. Gorenko, "O Deyaniyah Russkogo Obşestva Parokodstva i Torgovli" *Trudı Obşestva dlya Sodeystviya Russkoy Promışlennosti i Torgovli*, S.-Peterburg, 1890, s. 17.

rına ulaştıracak transit ticaret yolunun en önemli noktasıydı[340]. Haliyle bu ticaret güzergâhında uluslararası rekabet kaçınılmazdı. Bu rekabetin bir ucunda Rusya diğer ucunda ise İngiltere vardı. Türkmençay ve Gülistan Antlaşmaları ile İran'ı kendi nüfuz bölgesine bölmüş olan Ruslar, mallarını İran'ın kuzeyinde pazarlarken, İngilizler ise mallarını güneyinde satıyordu. Karadeniz üzerinden İran'a yapılan ticarette, İngilizler Osmanlı limanı olan Trabzon'u tercih ederken Ruslar ise Sohum Limanı'nı İran ticaretinin aktarma merkezi yapma peşindeydi. Fakat Sohum Limanı Trabzon Limanı'ndan daha az işlerliğe sahip olduğundan dolayı 1832 yılında Çarlık yönetimi tarafından kapatılarak yerine İran ticareti için Gürcistan yolu öne sürülmüştür[341].

XIX. yüzyılın ikinci yarısının başlarında İran üzerinden Trabzon'a emtia genelde Gürcistan yoluyla gelmekteydi. Erzurum güzergâhı ise yolların kötü olması sebebiyle çok tercih edilmemekteydi[342] Bu bölge ticaretinde XIX. Yüzyıl sonlarına kadar Rus-İngiliz ticari rekabeti devam etmiştir[343].

Trabzon Limanı üzerinde yaşanan uluslararası rekabet gemi trafiğine de yansımıştı. 1837'de 131 gemi toplamda 22.000 ton hamule ile Trabzon'a giriş yapmış, 1841'de bu rakam 189 gemi ile 34.000 tona ulaşmıştı[344]. Rusya'nın bu ticaretteki payı Issawi'nin tespitlerine göre ithalatta %7-8, ihracatta ise %3-4 dolaylarında seyretmekteydi[345]. 1857 yılında ise Trabzon'a 438 gemi gelmiştir. Bu gemilerden 176'sı buharlıdır. Bu buharlı gemiler 102 Osmanlı, 40'u Avusturya, 34'ü ise İngiliz bandıralı olmak üzere 17,200 yolcuyu taşımışlardır. Rusya'nın 1857'yılında Trabzon limanında etkinliği çok azdı. Sadece 4 Rus bandıralı gemi Trabzon limanına gelmiştir. Bu dönemde Trabzon'a en çok mal akışı İstanbul'dan olmuş, fakat Trabzon üzerinden en çok mal ise İran'a aktarılmıştır[346].

1858'de ROPİT'in Trabzon seferlerine başlamasıyla Rusya'nın Trabzon'daki ithalat ve ihracat oranlarında büyük artış gözlenmektedir. Aynı zamanda bu

[340] *Morskoy Sbornik*, S. 12. 1867, s. 10.

Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran-Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9 Kütahya 2003, s. 4-5.

[342] Trabzon-Erzurum yolu XVIII. yüzyılda bazı imar faaliyetleri görmüştü. Fakat 1840'lı yıllarda bu güzergâhta araba ile ulaşım pek mümkün görülmemekteydi. Bu nedenle bu yolda uzun kervanlar oluşmaktaydı. bkz., Necmettin Aygün, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisne Bakış*, C. I, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara 2016, s.62.

[343] *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 15, s. 34.

[344] Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 21.

[345] Charles Issawi, *Ekonomic History of Turkey*, s. 137.

[346] *Listok Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli*, 11-go Sentyabrya 1860, No: 69, s. 306.

yıllarda Rus kumpanyası dışında Fransızlara ait vapur kumpanyası da Trabzon seferlerine başladı. Bu iki kumpanya arasında Trabzon limanında kıyasıya bir rekabet oluştu[347]. ROPİT'in 1858 raporunda bilhassa Rusya'nın İran ticaretine hâkim olabilmesi için Trabzon seferlerinin önemi üzerinde duruluyordu.[348]. Bu nedenle rekabette geri planda kalmak istemeyen ROPİT, *Anadolu hattı* faaliyete geçmeden toplamda 115 mil olan Odesa, Yalta, Redut Kale, Trabzon hattını 1 Nisan'dan 1 Eylül'e kadar ayda üç defa, yılın geri kalan döneminde ayda iki defa işletmek üzere faaliyete soktu. Şirket bu hatta en yüksek sübvansiyon bedeliyle seyrisefere dâhil oldu[349].

1858 senesi ticaret ve gemicilik için oldukça zor bir yıldı: 1857 yılında başlayan ticari kriz, 1858 yılında daha da arttı ve bütün Avrupa piyasalarını etkisi altına aldı; Doğu'da ve İtalya'da karışıklıklar meydana geliyordu, Bingazi'de ortaya çıkan veba salgını nedeniyle karantina önlemleri sıklaştı ve gemi seferleri kısıtlandı. Bütün bunlar ticarette duraksamaya ve birçok ticarethanenin iflasına sebep oldu. Ayrıca vapur şirketleri de yük bulmada zorluklar yaşamaya başladı. Nitekim bu durum navlunda %16-50 arasında düşüşler yaşanmasına neden oldu. Böylesine zor şartlara rağmen, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının* 1858 senesindeki ticari faaliyetlerinde rakamları iyi geldi[350].

1860'lı yıllara gelindiğinde Trabzon hattında sefer düzenleyen kumpanyalar netleşiyordu. Avusturya Lloyd, Mesajeri İmperyal, İtalyan Kumpanyası, Osmanlı Kumpanyası ve ROPİT buharlıları haftalık veya iki haftada bir olmak üzere Trabzon'a sefer düzenliyordu. Bu buharlılar hâlihazırda buradaki ticaretin %4-5'inin oluşturuyordu. Her bir kumpanya buradaki kârını arttırmak için çeşitli anlaşmalarla tekelleşme arayışı içine giriyordu[351].

1860 yılında ROPİT, Trabzon'a 16 sefer düzenlemiş 97,118 pud mal ihraç ederek 26.188 ruble gelir elde etmiştir[352]. 1860 yılında Trabzon'a toplamda küçük tonajlı gemiler hariç 275 gemi uğramıştır. Bu gemilerden 102'si Fransız, 131'i Osmanlı, 78'i Avusturya, 106'sı Rus bandıralı gemilerdi. Ayrıca İngiliz, İtalyan, Amerikan ve Yunan gemileri de Trabzon'a uğramıştır[353]. Bu dönemde Karade-

Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise...", s. 20-21.

348 *Otçet Vsoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god (1859).* S.-Peterburg, s. 102

349 Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 30.

350 Ilovayskiy, *a.g.e*, s. 42.

Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise...", s. 21.

352 *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god.*

353 *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 15, s. 34.

niz sahil şeridine düzenli seferleri ve acenteleri sayesinde en büyük ticari hacme Avusturya Lloyd Kumpanyası sahipti[354].

ROPİT, 1862 yılında Karadeniz'deki etkinliği arttırmak adına Samsun, Giresun, Sinop ve Atina'da acenteler açtı. Aynı yıl *Anadolu hattı'ndan* 220.583 pud emtia 54 adet küçükbaş ve büyükbaş hayvan ile 5 piyano ihraç ederek 58 bin ruble gelir elde etti. Bu hat üzerinden toplam 8.383 yolcu taşınarak 37.117 ruble kazanç sağladı[355]. Batum'dan İstanbul'a kadar uzatılan *Anadolu hattının* çok iyi sonuçlar vermesinden dolayı 1863 yılında bu hattaki seferler haftada bir yapılmaya başlandı. Bu hatta yük ve yolculardan elde edilen gelir bir önceki seneye göre neredeyse iki kat arttı ve 246 bin rubleye ulaştı[356]. Ayrıca aynı yıl şirketin Odesa ve Batum arasında senede düzenli 24, düzensiz 99 sefer yapan *Kafkas hattına* Trabzon da dâhil edilmiştir[357]. Rus limanları ile ticari münasebetleri kısıtlı olan Lloyd ve Mesajeri Kumpanyaları, bu limanlardaki faaliyetlerini ROPİT üzerinden yapmaktaydı. Bilhassa Mesajeri Kumpanyası, Batum ve Kafkas limanları ile münasebetlerini Rus Kumpanyası vasıtasıyla sürdürüyordu. Hatta ROPİT, temsilcileri Mesajeri Kumpanyasına Batum'a direkt düzenli seferler düzenlemesi için teklifte dahi bulunmuştur[358]. Karadeniz hattından büyük gelir elde eden şirket Amasra ve Ordu'ya acenteler açmıştır[359]. 1860-62 yılları arasında Rusya'dan Trabzon'a sefer yapan gemi trafiğinin yaklaşık olarak %30'unu ROPİT yapıyordu[360].

Trabzon'dan İstanbul'a yapılan seferler genellikle Giresun, Ordu, Samsun, Sinop, İnebolu, Amasra limanlarına uğranılarak yapıyordu. Bu hat üzerinde sefer yapan gemiler daha ziyade Osmanlı, Avusturya ve Fransız kumpanyalarına aitti. Trabzon'dan Odesa'ya yapılan seferlerde ise Batum, Poti, Redut Kale, Sohum Kale, Kerç, Kefe (Teodasya) limanları üzerinden gerçekleşiyordu. Bu hatta Rus gemilerinin egemenliği söz konusuydu. Ayrıca İngiliz bandırası altındaki gemiler de Trabzon'a sefer düzenliyordu, lakin bu seferler Trabzon-Londra-Liverpool arasında direkt gerçekleşmekteydi. Bu hattaki gemiler ara limanlara uğramıyordu.

[354] Özgür Yılmaz, "XIX. Yüzyıl Tranzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz*, Trabozon 2012, s. 300.

[355] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1862 god*,, s. 2-4.

[356] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1863 god*, s. 3-5.

Obyasnitelnaya Zapiska za 1863 god, s. 8.

[358] *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24, s. 18.

[359] *Obyasnitelnaya Zapiska za 1863 god*, s. 30.

[360] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860-61-62 god*.

İngiliz gemileri Trabzon'a çok az sayıda sefer gerçekleştirmelerine karşın önemli miktarda kâr elde ediyorlardı. Trabzon'a sefer düzenleyen kumpanyalar arasında en kolay müşteri bulan şirket ise Avusturya Lloyd Kumpanyasıydı. Bu durumun en önemli sebebi Lloyd Kumpanyasının Trabzon hattında kullandığı gemilerin diğer kumpanyalara nazaran oldukça kaliteli ve konforlu olmasıydı[361]. Ancak bu kumpanya bu hatta yeterince sübvanse edilmediği için çok sefer gerçekleştiremiyordu[362].

Trabzon'un genel itibarıyla ithal ettiği ürünler arasında şeker, un, kükürt, bez, hırdavat, gaz yağı, pirinç, sabun, zeytin, cam ürünleri, pamuklu ve yünlü kumaşlar, çuha, kahve, şarap ve çay bulunmaktaydı[363]. Trabzon'un ithal ettiği bu ürünler farklı ülkelerden gelmekteydi. Örneğin şeker Fransa, Hollanda, Belçika'dan un, arpa, yulaf Rusya ve Mısır'dan, çay İngilizlerden, ceviz, afyon, safran, İran'dan gelmekteydi[364]. Ayrıca Rusya'dan Trabzon'a önemli miktarda demir, bal mumu, tuz ihraç ediliyordu[365]. Trabzon'un başlıca ihraç ettiği ürünler ise; fındık, tütün, küçükbaş hayvan, bakla, yumurta, pastırma, deri, yağ ve çeşitli meyvelerden oluşmaktaydı[366].

Karadeniz hattında gemi seferleri her zaman aynı koşulda yapılamıyordu. Bazı zamanlar kötü hava koşulları nedeniyle gemi trafiğinde bazı aksaklıklar meydana geliyordu. Özellikle ürün bolluğunun yaşandığı sonbahar ve kış aylarında Poti, Trabzon, Giresun, Samsun'a kadar olan limanlar da hava muhalefeti nedeniyle gemiler yanaşmakta zorluk çekmekteydi. Buna karşın uzun süre açıkta beklemek zorunda kalan gemilerin barınabileceği yerler de yoktu[367]. Şirket raporlarındaki gemi kazaları ve muhtelif olaylar incelendiğinde bu ve benzeri olayların daha çok Karadeniz limanlarında yaşanmakta olduğunu görmek mümkündür.

ROPİT'in, 1 Ocak 1863'ten itibaren Rusya'nın Doğuyla yapacağı bütün yazışmaları kumpanya gemileriyle taşımasına dair *Rus Posta İdaresi* ile yapmış olduğu anlaşma yürürlüğe girdi. Bu anlaşma uyarınca "Doğu" olarak bilinen bu yazışmalar için özel posta pulları kullanıma sokulmuş ve Rusya'dan bütün Doğu limanlarına giden ve bu limanlardan Rusya'ya gelen mektuplar için tek tip belir-

Annales Commerce du Exterieur Turquie, No. 17, s. 34.

362 *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24, s. 18-19.
Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914, s. 370.

364 *Annales Commerce du Exterieur Turquie,* No. 15, s. 35.
Morskoy Sbornik, 1867 no 12 s. 10.

366 *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914*, s. 370.
AFL 1997 002 4487, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, Trafic.

lenmiştir[368]. Bu anlaşma ile beraber Karadeniz hattında Rize, Trabzon, Ordu'da ROPİT tarafından posta ofisleri açılmıştır. Bu ofisler aynı zamanda şirket için ticari bağlantılar kurmuştur[369]. Şirket Karadeniz'de ilk ofisini Trabzon'a açmıştır.

1864 yılına gelindiğinde bilhassa Anadolu hatlarından elde edilen gelirde büyük artış yaşandı. Kumpanya, 54 sefer sonucunda 731.920 pud emtia ve 410 küçük ve büyük baş hayvan taşıyarak 246.233 ruble elde etti. Aynı zamanda şirket 26.930 kişiyi taşıyarak 183.767 ruble kazanç sağladı. Kafkas hattında ise 37 düzenli 149 düzensiz sefer yapıldı. Bu seferlerin 147'si Batum ve Poti arasında gerçekleşti[370]. ROPİT, 1865 yılında 400,334 ruble 1866'da ise 352,994 ruble elde etti. Kumpanyanın Anadolu seferlerinde fazla değişken olmayan istikrarlı bir ticari çizgi yakaladığı iddia edilebilir[371].

Rusya'nın Karadeniz kıyılarına taşıdığı yük ve yolcu sayılarında önemli bir artış yaşanırken İran ve Orta Asya ticaretinde de söz sahibi olmak için girişimlerde bulunmaktaydı. Aslında bu ticarete ilgi duyan Moskovalı tüccarlar, yolların elverişsizliğinden yakınmaktaydı. Bu elverişsiz durum Petersburg, Moskova ve Tahran'ı birleştirecek demiryolu projesiyle ortadan kalkabilirdi[372]. Nitekim tüccarların istekleri kısa zamanda cevap buldu. 1860'lı yıllarda, Orta Rusya endüstri bölgelerine hizmet etmek üzere, Moskova-Kursk hattı, Moskova-Voronej hattı ve Moskova Nijniy Novgorad hattı gibi birkaç önemli demiryolu hattı döşendi. 1860'larda ve onu izleyen on yılda güneyin tahıl yetiştirilen bölgelerine uzanan demiryolları açıldı; Kursk-Kharkov-Odesa ile Kharkov-Rostov hatları başlıca tarım bölgelerini Karadeniz limanlarına bağladı[373]. 1866 yılında Poti-Hazar Demiryolu inşasına başlandı. 1872 yılında Poti-Tiflis Demiryolu işlerlik kazandı. 1883 yılında ise Bakü-Batum demiryolu, Hazar Denizi kıyılarındaki ana üretim merkezlerini Karadeniz'e bağladı. Ruslar faaliyete soktukları demiryollarıyla birlikte hem Karadeniz hem de Hazar Denizi'ne ulaşmış ve buharlı gemiler ile her

[368] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 85.

[369] Rize Ofisi diğer Karadeniz şehirlerinden daha geç bir tarihte 1890 yılında açılmış 1 Ekim 1914'te kapanmıştır. Ordu ve Giresun Ofisi 1860'da açılmış 1914'e kadar faaliyet yürütmüştür. Şirket Trabzon ofisini ise 1863 yılında açmıştır. 1914'e kadar devam etmiştir. Aslında tüm bu şehirlerde I. Dünya Savaşı'ndan sonra posta ofisleri bir müddet faaliyet yürütmüştür.

[370] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1864 god*, s. 3-5.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1865 god, s. 1-3. *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1866 god*, s. 1-3.

[372] N. Shavrov, *O Razvitii Nashey Torgovli s Persiyey*, Tiflis 1891, s. 11-13.

M. E. Falkus, *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Aladdin Şenel, s. 73-74.

iki denizde seferler yapmaktaydı[374]. Böylece Rus ekonomisi direkt olarak İran ve Orta Asya'ya bağlandı. Demiryolu uzaklık ve iklim gibi engelleri kaldırarak, Rusya içerisindeki ticari malların İran'a taşınmasında büyük kolaylık sağladı. 1869 Süveyş Kanalının açılmasıyla beraber Trabzon-Tebriz yolunu kullanan İngilizler Basra-Bağdat-Kirmanşah güzergâhını tercih etmeye başladı. Bu dönem içerisinde Trabzon ticaretinde önemli düşüş yaşandı. Ayrıca ROPİT'in Trabzon'a yaptığı seferler sabit kalırken İran ticaretinin önemli bir ayağı olan Kafkas hattı seferlerinde önemli hareketlilik yaşanmıştır[375]. Rusya'nın İran yollarındaki tekeli devam ederken ROPİT de bu bölgedeki taşımacılığın tamamıyla kendi vapurları üzerinden yürümesi için girişimlerde bulunuyordu. Örneğin Şirket Fransız Mesajeri Maritim kumpanyasının Poti'ye seferlerini iptaline karşın Marsilya-İstanbul ve Poti-Marsilya seferlerinden feragat ediyordu. Böylece Kafkas limanlarında etkinliğini artırmak istiyordu[376]. Şirket genelde *Anadolu hattının* son durağı İstanbul'dan Cumartesi harekete geçerek Karadeniz sahil şeridindeki İnebolu, Samsun, Giresun limanlarına uğrayarak salı günü Trabzon'a ulaşır buradan da pazar günü Batum limanına gelirdi. ROPİT'in bu güzergâhtaki emtia hareketliliğini aşağıdaki tabloda görmek mümkündür[377].

Tablo-12: 1870-78 Anadolu Hattı Emtia Gelirleri

Yıllar	Düzenli Sefer	Düzensiz Sefer	Taşınan Yük Pud	Hayvan	Piyano	Yolcu	Kazanç Ruble
1870	55	-	1.370.981	68	4	25.427	441.998
1871	53	-	1.652.403	37	8	26.799	487.311
1872	58	-	1.955.672	10	2	27.321	561.055
1873	54	-	1.500.616	-	-	26.661	461.048
1874	52	-	1.542.259	-	-	24.258	
1875	54	-	1.362.605	31	16	24.052	400.524
1876	-	51	1.160.459	34	-	17.379	324.726
1877	-	-	-	-	-	-	-
1878	-	-	-	-	-	-	-

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska*, 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878.

[374] Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 22-23.

[375] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1866 god, s. 1-4* ; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1867 god*, s. 1-4.

[376] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 103.
Trabzon Vilayet Salnamesi, 1286, s. 81.

Avrupa mallarının İran'a ekseriyetle Rus limanları üzerinden aktarıldığı bu dönemde Osmanlı Karadeniz'indeki limanlarında ticari hareketliliğin diğer Rus limanlarına göre azaldığını görmekteyiz. Bilhassa *Anadolu hattının* en önemli durağı olan Trabzon'un geleneksel hinterlandının önemini Kafkas limanları lehine kaybettiğini tespit etmekteyiz. Örneğin Trabzon Limanı'nda 1858-65 yılları arasındaki gemi hareketliliği aynı dönemde ROPİT'in *Kırım-Kafkas hattı* olan ve Evpotarya'dan Poti'ye uzanan hattının neredeyse 3 katına kadar ulaşıyordu. Fakat 1870-77 döneminde *Kırım-Kafkas* hattında taşınan yük ortalama yıllık 5 bin pudu bulurken gelir ise 1.200.000 ruble civarındaydı. Haliyle Anadolu limanlarının neredeyse 3 katı fazla kazanç elde edilmekteydi[378]. Bunda Kafkas limanlarının demiryolu ağlarıyla örülerek hinterlandının Orta Asya ve İran'a kadar uzanmasının önemli etkisi vardır. Yine bu dönemde Rus Karadeniz'i limanlarının hareketliliği incelendiğinde Avrupa ve Rus emtialarının bu limanlardan İran'a aktarıldığı görülmektedir.

Şirket 1877-78 yıllarında vapurlarının birçoğunu ordu ihtiyaçları için kullandığından Anadolu hattında sefer yapamamıştır. Bunun en önemli sebebi şüphesiz Osmanlı-Rus Savaşı'ydı. Bu dönemde şirketin Anadolu acenteleri tümüyle kapatıldı. Fakat Kafkas hattı bu dönemde seferlerine devam etmiştir[379]. Aynı zamanda hükümetin talebi doğrultusunda Kafkas hattı, savaş neticesinde imzalanan Berlin Antlaşmasına göre Rusya'ya dâhil edilen Batum'a kadar uzatıldı[380]. Şirketin bu hattı Batum'a kadar uzatmasının önemli sebeplerinden biri de Rusya'nın Bakü petrollerini tüm dünyaya dağıtabilmesi için alternatif liman arayışıdır. Daha önceleri Poti Limanı üzerinden yürütülmek istenen petrol sevkiyatı limanın Rion Nehri'nin sürüklediği alüvyon topraklarla dolması ve böylece büyük gemilerin limana yanaşamamasından dolayı gerçekleşememiştir[381]. Bunun yanı sıra Poti Limanı büyük tonajlı gemiler için sadece yılın birkaç ayı hizmet verebiliyordu. Bunu ortadan kaldırmanın tek yolu buraya büyük bir liman inşa edilmesiydi. Ancak bu hem masraflı hem de limanın uygun olmamasından dolayı zor gözüküyordu. Poti Limanı'nın istenilen düzeyde olmaması Trabzon Limanı'nın öneminin artmasını sağlıyordu[382]. Fakat Batum limanı oldukça derin olduğundan dolayı büyük tonajlı

[378] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 546-547; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli*, 1870, 1871, 1872,1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878.

[379] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1877 god*, s. 1-3; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1878 god*, s. 1-3.

[380] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 174.

[381] Mustafa Sarı, "Batum'un Karadeniz Ticaretine Katkısı (1878-1917)", s. 923.

[382] N. Shavrov, "Vostochnyy Bereg Chernogo Morya İ Yego Znacheniye Dlya Razvitiya Rus-

gemilerin yanaşması için uygundu. Bu nedenle Rus petrollerinin çıkış noktası olarak Batum limanı öne çıkmıştır[383].

1877-78 Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra ROPİT'in, *Anadolu hattı* yeniden faaliyete geçti. 1880 yılında bu hatta 51 sefer gerçekleştiren şirket 1.206.784 pud emtia 262 hayvan ve 23335 yolcu taşıyarak 326.223 ruble gelir elde etmiştir[384]. 1882'de Trabzon Limanı'na 373 buharlı gemi gelmiştir, bu gemilerin 164 tanesi Rus bandralıydı. Şirket bu yıllarda sadece Anadolu hattı dâhilinde Trabzon'a 56 sefer gerçekleştirmiştir. Kafkas hattıyla beraber bu sayı 150'yi aşmaktadır. Görüleceği üzere Trabzon Limanı'na yaklaşan Rus bandıralı gemilerin büyük çoğunluğu hatta tümüne yakını ROPİT'e ait buharlılardı. Ayrıca Trabzon'a en çok sefer yapan kumpanya Rus şirketiydi. Fakat 102 sefer yapan Avusturya ve 90 sefer yapan Fransız şirketleri ROPİT'ten daha fazla gelir elde etmişlerdi. 1883 yılına gelindiğinde ise Trabzon limanına 378 buharlı gemi ziyaret etmiş, bunların 103'ü Avusturya, 102'si Rus, 97'si Fransız, 71'i Osmanlı, 5'i ise İngiliz bandıralıydı. Aynı yıl 50 Anadolu seferi, 119 Kafkas Hattı seferi yapan ROPİT hem gelir hem de sefer sayısı olarak üstünlüğü Avusturya kumpanyalarına kaptırmıştır[385]. Şirketin bu yıllardaki gelirinde önceki yıllara göre gerileme görülmekteydi Bunun en önemli sebeplerinden biri Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Trabzon acentesinin açılmamasının yanı sıra Fransız şirketi olan Paquet Kumpanyasının ROPİT'in faaliyet yürüttüğü Karadeniz limanlarında etkin bir şekilde sefere başlamasıydı. 1878'den itibaren Karadeniz limanlarına uğramaya başlayan bu şirket ticari potansiyel gördüğü her bölgeye acenteler açtı. ROPİT uzun süre Paquet Kumpanyasının tüccarları ile mücadele etmiştir[386]. Karadeniz limanlarında bağımsız hareket eden bu kumpanya tüccarlara tarife dışı indirim yapabiliyor ve gemilerini uzun süre limanlarda bekletebiliyordu. Bu nedenle diğer nakliye şirketlerine göre daha avantajlı konumda yer alıyordu. Şirket aynı zamanda Batum'daki Petrol taşımacılığının büyük çoğunluğunu tek başına gerçekleştiriyordu[387].

---

skago Moreplavaniya" *Morskoy Sbornik*, Tom, No. 10, May 1862, Saint-Petersburg 1862, s. 76.

383 Mustafa Sarı, "Batum'un Karadeniz Ticaretine Katkısı (1878-1917), s. 923.

384 *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1880*, s. 1-3.

385 *A&P Records, Commercial No. 37 (1884), Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts*, Part IX, Harrison and Sons,Londra-1884. s. 1817; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1882 god*, s. 1-3; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1883 god*, s.1-3.

386 Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s.233.

387 Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, 147-148.

Rusya'nın Karadeniz'deki diğer sorunu ise İran ticaretiydi. İran ticaretinin Rus limanları üzerinden gerçekleştiği doğruydu. Fakat bu limanlar üzerinden gerçekleşen ticarette Rus tüccarların konumu çok da tatmin edici değildi. Rus tüccarların İran ile kârlı ticaret yapabilmeleri için ne yapılması gerektiği şirket yöneticileri için saptanması gereken önemli bir konuydu. İngilizlerin İran pazarında sağlam yer edindikleri ve Orta Asya ve Trans Kafkasya'ya yüklü miktarda girecek şekilde pazarı kendi malları ile doldurdukları görülüyordu. Yani Rus tüccarlar kendi limanlarında hâkimiyeti İngiliz tüccarlara kaptırmıştı. Rus malları, hırdavat, demir, cam, çuha, tuhafiye ürünleri İran pazarlarına daha avantajlı bir konumda girebilirdi. Avrupa üzerinden getirilen birçok maldan daha ucuza satılabilir ve alınabilirdi[388]. Bu sebeplerle Rus tüccarların yoğun baskısı sonucu Rus hükümeti 1883'de korumacı gümrük vergileri getirdi. Böylece Rus limanlarında gümrüksüz taşınan transit ticaret kaldırıldı[389]. Aynı dönemlerde Osmanlı Devleti'nin gümrük vergisinin %3'den %1'e düşürmesi Trabzon ticaretinin yeniden canlanmasını sağlamıştır[390]. Lakin 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi neticesinde Rus egemenliği altına giren Batum aynı yıl serbest liman ilan edilerek Trabzon Limanı'na alternatif olmuştur[391].

1887 yılında Trabzon Limanı'nda Osmanlı gemilerinin üstünlüğü görülmekteydi. Gemi trafiği Trabzon'a alternatif bir liman olan Batum Limanı'na kaymıştı. Ayrıca Batum'da faaliyete geçen demiryolları sayesinde İran ve Orta Asya pazarına kolaylıkla ulaşmak mümkündü. ROPİT, bu yıllarda Trabzon'a yapılan 483 seferin 105'ini gerçekleştirmekteydi. Bu hat üzerinden 1.312.832 pud emtia 12.273 hayvan ve 28.724 yolcu taşıdı[392]. 1890'da Trabzon'a 517 buharlı gemi sefer düzenledi. Bu seferlerin 124'ünü Osmanlı, 110'nunu Fransız, 106'sını Avusturya, 104'ünü Rus, 28'ini İngiliz, 22'sini Yunan şirketleri gerçekleştirdi[393].

[388] N. Shavrov, *O Razvitii Nashey Torgovli S Persiyey*, Tiflis 1891, s. 2.

[389] Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", International Journal of Middle East Studies, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 23.

[390] A. Üner Turgay, "Trabzon", Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), ed. Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yay., İstanbu 1994, s, s.61.

[391] İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, s 70.

[392] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1887 god*, s. 1-3; *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond*, Londra-1887. s. 10.

[393] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond*, Londra-1888. s. 10.

Tablo-13: 1890 Yılı Rusya'nın Trabzon'a İthalatı ve İhracatı

İhraç Edilen Ürünler	Toplam Değeri (Frank)	İthal Edilen Ürünler	Toplam Değeri (Frank)
Un	379.500	Fındık	140.790
Makarna	12.300	Muhtelif ürünler	79.840
Şeker	30.000	Muhelif eşyalar	27.400
Petrol/Gaz Yağı	120.900	Sebze-meyve	16.960
Manifatura	12.000	Yumurta-tereyağı	1.320
Pamuklu ürünler	25.500	Gıda maddeleri	3.000
Gıda Maddeleri	4.000	Tuzlamış balık	800
Mısır	2.335	Kürk	18.000
Alkol	78.020	Kahve	15.000
Çimento vb.	10.000		
İpek	25.000		
Demir	1.600		
Kalas	1.200		
Boya-Vernik	4.560		
Deri	12.000		
Diğer	30.400		

Kaynak: Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie*, C. 2, s. 34-35.

Rusya'nın Trabzon'dan ithal ettiği en önemli ürün fındıktı. Yabancı nakliyat kumpanyalarıyla arasında fındık alımı için kıyasıya bir rekabet söz konusuydu. Fakat ROPİT bölgede kurduğu önemli bağlantılar neticesinde Trabzon ve çevresinde fındık ve cevizin önemli bir kısmın tekeline almış durumdaydı. Fakat 1890'lı yıllarda Osmanlı pazarlarına sert bir giriş yapan Almanlar birçok üründe üstünlüğü sağladı. Bu tarihlerde Almanların, Ruslardan daha çok fındık ihraç ettiğine tanık olmaktayız. Avusturya Lloyd, İngiliz ve Belçika kumpanyaları da fındık alımında önemli paya sahipti[394]. Rusya'dan Trabzon'a ihraç edilen alkol ürünleri bölgede yaşayan gayri Müslimlerin ihtiyaçlarını karşIlıyordu. Rus gemileriyle Trabzon'a giren emtiada en büyük paya sahip olan undu. Osmanlı Devleti Dünya'ya tahıl ihraç eden bir ülke konumundayken, 1890'lı yıllardan sonra adeta una muhtaç hale gelmişti. Bunun en önemli sebebi tahıl deposu durumunda olan

[394] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive etRaisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure*, Paris-1892. C. 2, s. 34-35.

Balkanların ve Karadeniz'in kuzeyindeki toprakların kaybedilmesiydi. Ayrıca Osmanlı Devleti birçok alanda geri kaldığı gibi modern anlamda un fabrikaları da kuramadı. Un üretimi hala ilkel yöntemlerle yapılıyordu. Trabzon'a ihraç edilen unun büyük kısmı İstanbul'a gönderiliyordu. Neredeyse Trabzon'a un ihracatının tamamını Ruslar yapıyordu. Ayrıca bu tarihlerde Trabzon'a vapurlarla yapılan petrol sevkiyatının tamamına da Ruslar hâkimdi. Buraya gönderilen petrol/gaz yağı (kersosen) genelde sanayi vasfının dışında daha çok aydınlanma, ısınma, bazı hastalıkların tedavisinde kullanılmaktaydı. Bu nedenle petrol en yoksul köylülerin bile zorunlu tüketim maddeleri içine girdi. Bu yıllarda Trabzon'a en çok emtia taşıyan ülkeler ise Fransızlar, Avusturyalılar ve Ruslardı. Aşağıdaki tabloda Trabzon limanındaki hareketliliği görmek mümkündür.

Tablo-14: 1 Mart 1890'dan 1891'e Trabzon Limanındaki Gemi Hareketliliği

Bandıra	Yelkenli		Buharlı		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	-	-	23	22.972	23	22.972
Avusturya-Macaristan	-	-	106	116.836	106	116.836
Danimarka	-	-	10	11.231	10	11.231
Yunan	3	1.129	37	33.068	40	34.197
Osmanlı	8.975	59.372	124	94.894	9.099	154.266
Rus	35	2.765	104	118.181	139	120.946
Fransız	-	-	110	128.967	110	128.967
Toplam	9.013	63.266	517	530.170	9.530	593.436
Önceki Yıl	8.093	42.305	554	528.943	8.647	571.248

Kaynak: Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 39.

Gemilerin taşıdığı toplam emtia, gemilerin ağırlığı ve taşıma kapasitelerinden önemli olduğu için; onların genel tonajlarından söz eden rakamlar yanıltıcı olabilir. Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere her ne kadar Rus, Avusturya ve Fransız gemilerinin toplam tonajları birbirine yakın olsa da bu gemilerin Trabzon'dan ithal ettiği ürün miktarı gemi tonajıyla her zaman aynı olmamaktaydı. Zira gemiler limandan her zaman taşıma kapasiteleri kadar emtia alamamak-

taydı[395]. Ayrıca bu yıllarda Trabzon'a koyun taşımacılığında da önemli artış gözlenmekteydi. Gelişen vapur teknolojileriyle beraber gemilerin kapasitelerinde de büyük artış olmuştur. Bu sebeple gemilerin boş kalan kısımları hayvan taşımak için kullanılmaktaydı. ROPİT, 1887'de 12.273, 1889'da 12.760, 1890'da 10.830, 1891'de ise 17.193 koyunu Karadeniz limanlarına bilhassa da Trabzon'a taşıdı[396]. 1891'de Trabzon'a toplamda ise 84.530 koyun taşınmış bunların 3.238'i Mesajeriye 21.808'i ise Lloyd Kumpanyası tarafından nakledilmiştir[397].

1891 yılında şirket, faaliyetlerini Trabzon Limanı yerine Batum ve Odesa arasındaki hatlarda yoğunlaştırmaktaydı. Şirketin Odesa ve Batum arasında olmak üzere iki hattı mevcuttu. Bu hatlar haftada iki kere Odesa, Evpatoriya, Sivastopol, Yalta, Feodosiya, Kerç, Anapa, Novorossiysk, Tuapse, Soçi, Adler, Gudauti, Yeni Atina, Suhumi, Oçemçir, Poti ve Batum arasında haftada iki defa sefer yapmaktaydı. Bu nedenle şirket Anadolu hattındaki seferini hafta da birden iki haftada bire düşürdü[398]. Ayrıca bu dönemde Anadolu'da kolera salgını baş gösterdiğinden dolayı uzun karantina[399] uygulamaları kumpanya gemilerinin Anadolu limanlarına gelmesine engel teşkil ediyordu[400]. Oldukça engelleyici olan bu karantina ve sıhhiye tedbirlerini hafifletmek amacıyla kumpanya yönetimi hem kendi Dışişleri Bakanlığına hem de Osmanlı devleti yetkililerine sayısız başvuru yaptı[401].

1890'lı yıllarda Trabzon'un çevre limanlarında da buharlı gemi trafiği yaşanmaktaydı. Trabzon Limanı'nın hinterlandında bulunan Giresun, şirketlerin kıyasıya rekabet ettiği bir limandı. Şirketler yolcudan ziyade Giresun fındığını ithal etmek için rekabet etmekteydi. Zira ROPİT Giresun fındığı ithalini kendi inhisarına almak için üstün gayret göstermekteydi. Bu sebeple bölgedeki simsarlar aracılığı ile önemli miktarda fındığı başta Odesa olmak üzere Taganrog, Rostof

[395] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 34-35.

[396] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva Torgovli za 1887,1889,1890,1891 god.*

[397] Suleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpayası (1851-1914)*, Kitabyayınevi, İstanbul 2015, s. 250.

[398] *Ustav 1891.*

[399] Kolera salgınından dolayı Temmuz'un sonundan itibaren Karantinalar kuruldu. Bu karantinalardan birisi Akçabattaydı. Ayrıca Rus sahillerinden Sohum Kale'den Ordu'ya kadar diğer yandan Kavak ve Sinop'a kadar buharlılar karantina müşahadesinde tutulmaktaydı. Karantina süresi 10 gündü. Bu tedbir Eylül ayına kadar sürdü. Bu salgın souncunda yaklaşık olarak 300 civarında ölüm yaşandı. *AFL 1997 002 4487*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1894, Chapitre 2, Secretariat.

[400] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 243.

[401] *Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 2 maya 1893 g.*, s. 2-3.

ve Kerç limanlarına götürmekteydi[402]. Ayrıca fasulye, deri ve balık yağı da ihraç edilen ürünler arasındaydı. Giresun'un ithal ettiği ürünler ise buğday, hırdavat, kumaş, tütün, petrol ve tuzdan ibarettir. Giresun'da 4 büyük kumpanyaya ait acente buluyor ve bunlara ait buharlılar bu limana düzenli sefer yapıyordu. Mesajeri Maritim Kumpanyası buharlıları iki hafta da bir kere, Osmanlı Mahsusa Kumpanyası, ROPİT, Avusturya Lloyd ve Kurci Kumpanyası ise haftada bir defa Giresun'a uğrardı[403]. 1890 yılında ROPİT, Batum ile İstanbul arasında, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop ve İnebolu'ya uğradığı *Anadolu hattında* Giresun'a 51 sefer yapmıştır[404]. Bu seferler sonucunda ROPİT, Giresun'dan muhtelif limanlara 1605 yolcu ve 2.086.846 kg emtia taşımış 17.625 frank gelir elde etmiştir. Giresun'a ise 1019 yolcu ve 508.690 kg emtia taşımış 355.172 frank elde etmiştir. ROPİT en çok emtiayı Rus ve Mısır limanlarına götürmüştür. Giresun'dan en çok yolcu ve emtiayı ROPİT almıştır[405]. Bu nedenle şirket, Rus Karadeniz'i ve Giresun arasında yaptığı taşımacılıkta rakiplerinden çok üstün konumdaydı[406]. Fakat Giresun'a ihracatta ise Lloyd kumpanyasının zaman zaman üstünlüğü söz konusudur. ROPİT'in 1890 yılında Giresun Limanı'na getirdiği emtiayı aşağıdaki tabloda görmek mümkündür.

Tekstil	Un	Donanım	Deri	Tütün	Demir	Sömürge Ürünleri	Alkollü İçecek	Diğer
65.100	55.080	16.080	19.020	54.050	101.100	12.260	7.020	169.620

Giresun limanında yelkenlilerin de hala çok etkili olduğunu görmekteyiz. 1890 yılında 114.266 kg un, 52.750 kg deri, 17.400 kg demir, 356.633 kg yağ, 453.666 kg tuz, yelkenli gemiler ile taşınmıştır[407].

[402] Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909), *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.384.

[403] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 77-78.

[404] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1890 god*, s. 1-3.

[405] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*,. C. 2, s. 77-78.

[406] Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909), *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.380.

[407] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*,. C. 2, s. 77-78.

1890'lı yıllarda Anadolu ve çevresinde Ermeni olayları yaşanmaya başladı. Bu olaylar Trabzon'a da sirayet etti. Bu nedenle iç bölgelerde tarım durma noktasına geldi. Fakat Ermeni olaylarına rağmen bilhassa ithal emtia trafiği pek fazla etkilenmedi[408]. Bu dönemde Trabzon'da faaliyet gösteren vapur şirketlerinde de önemli bir artış gözlenmekteydi. Avusturya Lloyd, Osmanlı, Mesajeri Maritim, Rus, Paquet vapur kumpanyalarının yanı sıra Türk-Yunan, İtalyan, Yunan Panhellenic, İngiliz Westcott, Danimarka şirketleri de Trabzon Limanı'nda seferlere başladı. Ayrıca yerel şirketler de pazara hızlı bir giriş yaptı. Haliyle artık Trabzon Limanı'nda rekabet hat safaysa ulaşmıştı. Trabzon limanın gemi trafiğini aşağıdaki tabloda görmemiz mümkündür.

Tablo-15: 1894 Trabzon Limanı'ndaki Gemi Hareketliliği

Bandıra	Yelkenli		Buharlı		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	-	-	11	11.155	11	11.155
Avusturya-Macaristan	-	-	100	100.073	100	100.073
Danimarka	-	-	9	10.563	9	10.563
Yunan	1	415	34	51.606	35	52.021
Osmanlı	9.536	45.783	135	138.100	9.671	183.883
Rus	50	2.983	55	56.035	10	59.018
Fransız	-	-	102	135.770	102	135.770
Alman	-	-	2	1953	2	1953
Toplam	9.597	49.181	458	522.189	10.045	571.370
Önceki Yıl	8.486	46.316	360	402.051	8.846	448.367

Kaynak: *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1895 on the Trade of Trebizond*, Londra-1895. s. 9.

ROPİT'in en önemli rakipleri Avusturya ve Fransız vapur şirketlerinin çok gerilerine düştüğü görülmektedir. Var olan rekabet şirketin hem emtia hem de yolcu bulmasını zorlaştırıyordu. 1894 yılında şirket 1853.676 pud emtia, 1 piyano, 16.538 yolcu taşıdı. Bu dönemlerde Trabzon'dan ziyade şirket Kafkas hatlarına ağırlık vermekte olup hat sayısını bu bölgede 3'e çıkarmıştır[409]. Bu yıllarda Trab-

[408] *AFL 1997 002 4487*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895, Chapitre 2, Secretariat.

[409] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1887 god*, s. 1-3.

zon'un en önemli ihraç ürünlerinin başında 120,790 cws ile fındık gelmektedir. İthal edilen emtia arasında ise pamuklu dokumalar başı çekmekteydi[410]. 1898 yılına gelindiğinde ROPİT buharlıları Trabzon'a 73 sefer yapmakla beraber 88.151 ton emtia taşımıştır. Aynı yıl Fransız buharlıları 120 sefer 167.400 ton, Avusturya buharlıları 106 sefer 124,886 ton, Osmanlı gemileri ise 227,307 ton emtiayı Trabzon Limanı'na taşımıştır[411]. Şirket bu yıllarda Karadeniz'de *Anadolu hattının* dışında Odesa ve Batum arasında Varna, Burgaz İstanbul, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize limanlarına iki haftada bir uğrayacak *Bulgar-Anadolu hattını* faaliyete soktu[412]. Bu son hatlarıyla beraber ROPİT, haftada 3 gün Trabzon Limanı'na uğramaya başladı[413].

ROPİT'in Karadeniz limanlarına sık uğramaya başlaması büyük limanların yanı sıra Rusya'nın küçük limanlardaki ticari hacmini de arttırmıştır. 1898 yılında şirket Giresun Limanı'na 71 sefer yapmış ve 87.960 ton emtia taşımıştır. ROPİT, Giresun Limanı'na 48.135 poundluk ihracat yaparken 5.730 poundluk ithalat yapmıştır. Giresun Limanı'nda en büyük ticari hacmi 98 sefer yapan Avusturya Lloyd kumpanyası sahipti. Şirket bu seferler sonucunda Giresun Limanı'na 115.653 ton emtia taşımıştır. Mesajeri Maritim ise Giresun limanına 48 sefer yaparak 69.367 ton emtia götürmüştür[414]. Giresun'un 1898 yılındaki en önemli ihraç ürünü fındıktır. Bu limandan muhtelif ülkelere kabuklu 47.060 ton, kabuksuz 61.330 ton fındık ihraç edilmiştir. Limanın en çok ithal ettiği emtialar ise pamuklu, tuz, demir ve undu[415]. 1899 yılında şirkete ait 53 gemi Giresun'a uğrarken, Avusturya bandıralı 105 gemi limana uğramıştır. 1903 yılında ise ROPİT'e ait 55 gemi Giresun limanına sefer düzenlemiştir. Buna karşılık 71 Avusturya, 19 Fransa, 52 Yunan, 11 İtalyan, 10 Alman bandıralı buharlı gemi limana gelmiştir[416].

1900'lü yıllara gelindiğinde Trabzon ve Giresun Limanı tarımsal ve sînai ürünlerinin çeşitliliği ile anılmaya devam ediyordu. Deniz nakliyat şirketleri bu

[410] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1895 on the Trade of Trebizond*, Londra-1895. s. 13.

[411] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of Trebizond*, Londra-1898. s. 10.

[412] *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914*, s.9; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1897 god.*, s. 1-3.

[413] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of Trebizond*, s. 11.

[414] *A&P Records, a.g.r*, s. 23.

[415] *A&P Records, a.g.r*, s. 21-22.

[416] Oktay Karaman, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Giresun'da Deniz Ticareti" *Tarih Boyunc Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu*, C. II., Samsun 2013, s. 1242-1244.

yıllarda yoğun olarak bu limanlardan fındık, ceviz, elma, balmumu, keten tohumu, kuru fasulye, yumurta, koyun, yün, deri, köknar kerestesi, balık yağı alıyordu. Bu iki limanda da deniz nakliyat şirketleri kıyasıya rekabet halindeydi. 1903 yılında Giresun Limanı'na 144 Osmanlı, 102 Avusturya, 33 Fransız, 55 Rus, 60 Yunan, 10 Alman, 13 İtalyan bandıralı gemi yanaşmıştır[417]. ROPİT bu limandan genelde fındık ithal ediyordu. Fındık alımında önemli ticari bağlantıları bulunan ROPİT, Almanların piyasaya girmesiyle beraber bu bölgede fındık bulmakta zorlanmaya başladı[418]. Fakat bu iki limanda asıl rekabet Fransız ve Avusturya bandıralı gemiler arasındaydı. 1904 yılında Trabzon limanına 109 Fransız, 106 Avusturya, 82 Rus, 54 Yunan, 12 İtalyan, 37 Alman buharlı gemisi gelmiştir. Bu yıllarda İngiliz gemilerinin bu limanlara uğramaması ilgi çekiciydi[419].

ROPİT, Karadeniz ticaretindeki en önemli limanlardan biri olan Trabzon Limanı'nda faaliyet yürüttüğü süre boyunca rakipleri karşısında her zaman avantajlı bir konuma sahipti. Öncelikle şirket bu hatta en yüksek sübvansiyonu almaktaydı. Ayrıca şirketin Karadeniz sahil şeridinde düzenli ve sık seferler yapması ve kurduğu diğer hatlarla beraber yabancı gemilerin sefer düzenleyemediği Rus Karadeniz'ini Osmanlı Karadeniz'i ile birleştirmesi şirketin bu alanda tekel oluşturmasını sağlamıştır. Bunun yanı sıra Batum üzerinden yürüyen İran ticaretinde de şirket önemli avantajlar elde etmiştir. Rus şirketi ile İranlı tüccarlar arasında yapılan emtia ve yolcu taşımacılığı anlaşması diğer kumpanyaların rekabette geriye düşmesini sağlamıştır. Bu nedenle ROPİT, Rusya'nın ticari-ekonomik ve endüstriyel gelişimi için önemli bir konuma sahip ve Trans Kafkasya-İran-Orta Asya ticaretinde önemli bir aktarma noktası olan Trabzon Limanı'nda önemli bir konumdaydı. Dolayısıyla Rusya'nın işgaller öncesi iktisadi nüfuz alanı yönünde genişliyor olması ilginç bir durumdur. Zira Rusya'nın 1915'te Trabzon'u işgalini ekonomik yayılmacılık desteklemiştir. Bu bağlamda Rus emperyalizmini anlamak için Rus iktisadi nufüzu alanının genişlemesine dikkat etmek gerekmektedir.

D. Samsun ve Çevresindeki Faaliyetler

Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de tek hükümran güç olma ve yabancı gemileri Karadeniz'e sokmama siyaseti neticesinde Samsun XIX yüzyılın ortalarına kadar kendi kendine yetebilen, iç piyasanın ihtiyaçlarını karşılayan küçük bir li-

Paul Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Kurtiş Ofset, İstanbul 1999, s. 580-584.

[418] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1903 god* Saint-Petersburg 1904.

[419] Paul Fesch, *a.g.e.*, s. 585.

man kenti konumu dışına çıkamadı. Karadeniz'in iç deniz olmaktan çıkıp uluslararası bir statü kazanmasıyla beraber buharlı gemilerin düzenli olarak Samsun Limanı'na uğramaları bu limanın ve arka bölgesindeki ticaretin gelişmesindeki en önemli etken olarak kabul edilebilir. Buna karşın XIX. yüzyıl başlarında Karadeniz'in en önemli limanı olan ve İran transit ticaretinde önemli payı olan Trabzon Limanı'nın, Samsun Limanı'nın ticari potansiyeli üzerinde olumsuz etkileri olduğu bir gerçekti. Samsun limanı ancak, 1840'lı yıllara doğru Trabzon Limanı'nın etki alanından çıkarak önemli bir ticari bölge statüsüne erişmiştir. Nitekim Samsun ve çevresinde bulunan İnebolu, Sinop, Ünye, Fatsa ve Ordu ile beraber uluslararası ticaretin Anadolu'ya giriş noktası olmuştur[420]. Zira Samsun ard bölgesi bakımından Merzifon, Amasya, Tokat, Sivas, Yozgat, Şebinkarahisar, Kayseri, Harput, Kırşehir ve Diyarbakır gibi Anadolu'nun iç bölgeleri ile önemli ticari ilişki içindeydi[421]. Samsun bütün bu ard bölgeleriyle Karadeniz limanları arasında en aktif ithalat ve ihracat limanıydı. Halep ve Diyarbakır'dan gelen ürünler bu limanda pazarlanırdı[422]. Samsun limanının başlıca ithalat ürünleri kahve, şeker, şarap, ilaç, pamuk, demir-çelikti. İhracat ürünleri ise buğday, mısır, keten, kenevir tohumu, darı kök boya, pamuk, yün, deri kürk ve ipek kozasından oluşmaktaydı[423]. Samsun'un ithal ürünleri olan demiri İngiltere'den, kahve ve şekeri Avusturya, Fransa ve Belçika'dan, petrolü Rusya'dan, mücevheratı Fransa ve Belçika'dan, un ve çimentoyu Fransa'dan almaktaydı[424].

Buharlı gemilerin Samsun Limanı'na uğramaları her ne kadar 1830'lu yıllarda olsa da düzenli seferlerin başlangıcı 1836 yılında İngiliz *Essex*, *Crescent* ve Avusturya'ya ait *Ferdinando* adlı vapurla deniz nakliyatı işlerlik kazandı. 1837'de İngiliz *Crescent* 4,272 ton, Avusturya *Ferdinando* 2256 ton, *Metternich* buharlıları ise 1680 ton emtia taşımıştır[425]. Rus buharlı gemileri ise *Karadeniz Vapur Kampanyası'na* ait bir gemiyle, 1833 yılında Odesa-İstanbul arasında sefer yapmıştır fakat Rus gemilerinin Samsun Limanı'na uğramaları 1840 yılını bulmuştur[426]. Bu

[420] A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, ed. Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yay., İstanbu 1994, s.62; Metin Ziya Köse," XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanın'da İthalat ve İhracat" *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Ed. Osman Köse Samsun 2013, s. 103-104.

[421] *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, 1860, s. 11; Özgür Yılmaz, "20 Yüzyıln Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolsu H.de Cortanze'nin Raporlarına Göre, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik* Ed. Osman Köse, Samsun 2013, s. 181.

[422] *Annales Commerce du Exterieur Turquie*,1846-1859, s. 15.

[423] Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitapevi, Ankara 2005, s. 86-87.

[424] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*,. C. 2, s. 99.

[425] Mairın Mitchell, *The Maritime History of Russia 1848-1948*, London 1949, s. 165.

[426] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 2-3.

yıllarda 80 Osmanlı gemisi, 101 Avusturya gemisi, 3 Yunan gemisi ve sadece 2 Rus gemisi Samsun Limanı'na sefer düzenlemiştir[427].

1839 yılında Osmanlı Devleti'ne ait İstanbul ve Karadeniz hattında işleyen iki gemi mevcuttu.1842 yılında bu gemiler bölgede faaliyet gösteren Avusturya vapurları ile yoğun bir rekabet içine girmiştir. Hatta Osmanlı Devleti vapur ücretlerinde uyguladıkları indirim neticesinde Avusturya vapurlarından daha çok yolcu taşımışlardır. Her ne kadar Osmanlı gemileri Karadeniz hattında Avusturya gemilerinden fazla yolcu taşısa da hâlâ Lloyd Kumpanyası vapurları bu bölgelerdeki emtianın çoğunluğunu taşıyordu. 1846 yılı sonlarında Lloyd vapurları Trabzon'dan yüklenmesi gereken fındık ve fasulye denklerini alamayınca bu bölgedeki tüccarların zor duruma düşmesi bu şirketin etkinliğini göstermesi açısından önemlidir[428]. Aynı yıl Samsun Limanı'na 52 Avusturya bandıralı gemi uğramış 82.40 ton emtia ithal edip 82.592 ton emtia ise ihraç etmiştir. Aslında limana en çok uğrayan Osmanlı bandıralı gemiler olmasına karşın Avusturya bandıralı gemilerin neredeyse yarısı kadar emtia yükleyip boşaltmışlardır. Bunun en önemli sebebi Avusturya gemilerinin tonaj bakımından Osmanlı gemilerinden çok daha büyük olmasıydı. Rus bandıralı gemiler ise aynı yıllarda Samsun'a sadece 6 sefer düzenleyebilmiştir[429]. Karadeniz bölgesinde buharlı gemilerin düzenli seferlere başlaması ile beraber Samsun limanı Suriye, Tuna, Rumeli bölgelerinin yanı sıra Yunanistan, İtalya ve Fransa limanları ile ticari bağlantılar kurmaya başlamştır.

Rusya'nın bu bölgede Avrupalı devletlerde aynı zamanda düzenli seferlere başlamaması pek çok nedene bağlanabilir. Rusya'nın ekonomik potansiyeli yüksek bölgelerle Avrupalı devletlerden sora ticari ve iktisadi bağlar kurmasının altında yatan temel neden endüstriyel gelişim sürecinde özellikle Batı Avrupa'nın gerisinde kalmış olmasıdır. Zira Rusya, XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı İmparatorluğu'na sermaye ihracı süresinde tam manasıyla yer alamamıştır. Rus ürünlerinin Ortadoğu ve Doğu Akdeniz pazarlarında Avrupalı ülkelerle rekabet edememesinin yanında, Karadeniz havzasında bile rekabette zaman zaman geri kalmaktaydı. Fakat ROPİT'in kurulması, Rus sermayedarlarının girişimleri ve endüstriyel gelişiminin hız kazanması Rusya'nın dış bağlantılarını güçlendirmesini zorunlu hale getirmiştir. Böylece Rusya, Karadeniz sahil şeridindeki, Trabzon, Batum, Samsun'da konsolosluklarını, Giresun, Ordu, Sinop ve İnebolu'da konso-

Mairın Mitchell, *a.g.e.*, s. 165.

[428] Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 166-167.

[429] *Annales Commerce du Exterieur Turquie*,1846-1859, s. 15.

losluk görevlilerini devreye sokarak hem burada önemli ticari bağlantılar kurulmuş hem de bu bölgedeki gemi trafiğinde söz sahibi konuma gelmiştir[430].

Samsun limanına gelen Rus deniz nakliyat şirketleri genelde, kenevir, yün, deri, taze meyve, fındık ceviz, yumurta ve özellikle tütün alırlardı. Rus limanlarından ise Samsun'a çoğunlukla şeker, manifatura kahve, çay, bez, bal, kalay, kurşun, karanfil, hırdavat, işlenmiş deri, pamuk, iplik, pirinç alkol, petrol (gaz yağı), Fransız kiremidi ve çimento ihraç edilirdi.

Samsun Limanı'na gemilerle getirilen emtialar ilkel yollarla iç bölgelere taşınmaktaydı[431]. Bunun en önemli sebeplerinden biri limanın avantajlarına gölge düşüren sığlığıydı[432]. Limanda sık sık kum birikintileri oluşmaktaydı[433]. Samsun'da vapurlar ancak sahilin 1200-1500 metre yakınında demirleyebilmekte, bu mesafeden nakliyatın kayıklarla yapılması icap etmekteydi. Bu sorun sadece Samsun'a özgü değildi, Sinop Limanı haricinde Kuzey Anadolu limanlarının ortak sorunuydu. Gemilerin ufak olduğu dönemlerde büyük sorun teşkil etmeyen bu durum XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra uluslararası ticaretin ana aracı haline gelen buharlı gemiler için büyük sorunlara yol açmıştır. Bu nedenle gemiler kıyının çok açığında demirlemek zorunda kalmışlardır. Bu koşullarda gemilerle gelen malların taşınması ve depolanmasında mavnalar önemli bir görev üstlenmişlerdir[434]. Samsun Limanı yetersiz olduğundan dolayı en önemli taşıma aracı olan mavnaların sayısı 92'ye ulaşmıştı. Lonca suretinde limanda örgütlenen ve tekel kuran mavnacıların çalışma düzenlerindeki uygunsuzluklar liman trafiğini ve ticareti aksatmaktaydı. Fırtınalı dönemlerde gemiler açığa demirlediğinde yahut taşınacak mal yeteri kadar karlı olmadığında ya malı taşımayı kabul etmiyorlar yahut tarifenin çok üzerinde fiyat talep ediyorlardı. Alternatifi olmadığı için gemilerin limana yük boşaltma ya da yükleme yapması bu nedenlerle tehire uğramaktaydı[435]. Limandaki bu altyapı eksikliğine rağmen özellikle Kırım Savaşı'ndan sonra artan ticaretle birlikte Doğu Karadeniz sahillerine sefer yapan yabancı vapur şirketleri çoğalmış ve deniz ticaretine hâkim olmuşlardı. Bu limanlarda sefer yapan yabancı ve yerli şirketler için kat edilecek yolun uzunluğu kar oranında büyük kayıplara

[430] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917)", *Türkler,* C. 14, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 466-467.

[431] *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914*, Odessa 1914, s. 366-367.

[432] H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", s 186.
*Annales Commerce du Exterieur Turquie,*1846-1859, s. 14.

[434] Sinan Dinçer, "Karadeniz Ticaretinde Hamallar ve Mavnacılar (1870-1930), *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik,* Ed. Osman KöseSamsun 2013, s. 952.

[435] Özgür Yılmaz, "20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı, s. 183-184; H. De Cortanze, "Samsun Raporu, s 188.

neden oluyordu. Bu nedenle şirketler aynı hat üzerinde olabildiğince daha fazla liman ve iskeleye uğrayarak azami miktarda emtia ve yolcu almak istiyordu. Haliyle sahil boyunca tüm iskelelere uğrayan şirketler bu bölgelerde ticari hareketliliği arttırıyor ve Samsun hinterlandında kalan ara limanların da uluslararası ticarete daha hızlı dâhil olmasını sağlıyorlardı. Bu dönemden itibaren Samsun ve çevresindeki Ordu, Giresun, Sinop limanlarında gemi ve ticari hareketliliğinin artması ekseriyetle bu etkenler dâhilindedir. Nitekim Samsun ve çevresinde XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı, Rus, Fransız, Avusturya ve İngiliz vapurları düzenli sefer yapmaktaydı[436].

ROPİT, faaliyetlerine başladığı 1857 yılında tümüyle Osmanlı Karadeniz limanlarına sefer yapan bir hat açmamıştı. 1858'de *Kafkas hattı* dâhilinde Redut Kale'den Trabzon'a kadar devam eden bir hattı mevcuttu[437]. Şirket Samsun Limanı'na ilk dönemlerde haftada bir sefer yapmaktaydı. Hattın başlangıç noktası olan Batum'dan Samsun Limanı'na varış ortalama 10 saat sürüyordu. Genelde şirket sabah vakitlerinde limana ulaşıyordu. Şirket vapurları Fatsa ve Ünye limanlarına yolcu ve emtia durumuna göre uğramaktaydı[438]. Kumpanya, Samsun limanına 1862 yılında kurulan *Anadolu hattı* ile beraber düzenli uğramaya başlamıştır. Bu hat ilk açıldığında Batum, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun ve İnebolu limanlarını kapsamaktaydı[439]. Aslında şirketin 1860 yılında tam manasıyla faaliyet göstermeye başlamayan *İskenderiye hattı* (Odesa'dan İskenderiye'ye kadar uzanan) güzergâhı üzerinde olmamasına rağmen Samsun limanına 46 pud emtia bıraktığı bir diğer seferinde ise 3.339 pud emtia aldığını şirket raporlarından tespit etmekteyiz. Ayrıca aynı yıl Ordu Limanı'na da 397 pud emtia bırakılmıştır. Bu raporda Samsun ve Ordu Limanı'na giden emtianın cinsi ve yolcu bırakılıp bırakılmadığı hakkında bilgi mevcut değildir[440]. Şirket 1862 yılında faaliyete başlayan *Anadolu hattı* ile beraber Karadeniz sahil şeridinde bulunan limanlara 17 düzenli sefer yapmış ve 58.858 ruble gelir elde etmiştir. Bu yıl bu hattaki limanlara 8.388 yolcu taşımıştır. ROPİT'in bu bölgede taşıdığı yolcuların büyük bir kısmı güverte yolcularından oluşmaktaydı ve bunlardan 37.117 ruble gelir sağlanmıştır. Ayrıca bu

[436] İlhan Ekinci, "Ondokuzuncu Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı" *Samsun Araştırmaları İktisat Tarihi, Ekonomik Yapı, Turizm, Nüfus ve Coğrafi Çevre,* Ed. Cevdet Yılmaz, C. II, Samsun 2013, s. 78.

[437] V. Shultsa, "Transatlanticheskoye Parokhodstvo i Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli", *Morskoy sbornik,* Tom, LXVI, No. 5, May 1863, Saint-Petersburg 1863, s. 87.

[438] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1863 god.*

[439] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo ...*,, s. 539.

[440] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god*, s. 1-10.

seferde 5 piyano ve 54 havyan limanlara götürülmüştür[441]. Şirket genel itibariyle her yıl ortalama 5 ve 10 arasında değişen piyanoyu Karadeniz limanlarına pazarlamıştır. Lakin bu piyanoların üreticisi veyahut şirket tarafından üretilip üretilmediği hakkında bir bilgiye rastlanılmamıştır. Şirketin yoğun bir şekilde piyano taşımacılığına girişmesi bu dönem itibariyle Batılı yaşam biçimi normlarının yaygınlaşması neticesinde ticarileşen ve zenginleşen Doğu veya Rus toplumlarının üst kültür arayışlarının bir sembolü olarak düşünülebilir. Fakat sanatsal perspektiften düşündüğümüzde aynı zamanda şirketin kültür vasıtası misyonu da üstlenebileceğini görmekteyiz. XIX. yüzyıl kültür değişiminin bir aracı olan piyano özellikle sahil kesimlerde zenginleşen, üst kültüre sahip olan insanların evlerine veya yabancı okullarda eğitim maksadıyla satın alındığı muhtemeldir. Şirketin *Kafkas Hatlarında* özellikle Rus ilerlemesinin yaşandığı bölgelere piyano sevkiyatının çok yoğun olduğunu tespit etmekteyiz. Nitekim vapurlar sadece yolcu ve emtia değil aynı zamanda Batılı değerlerin de taşıyıcısı olmuştur.

1870'li yıllara gelindiğinde artan ticari potansiyeli ile beraber Samsun limanında buharlı gemi şirketleri arasında rekabet de artmıştır. Bu şirketler yolcu taşımacılığından ziyade önemli miktarda emtiayı da taşımaktaydılar. Bu emtiaların içerisinde Rus Karadeniz'inden ihraç edilen başlıca ürünler arasında tahılın önemli bir yeri vardı. Rusya'nın tahıl pazarlarından biri Türkiye'ydi. Rusya'nın tahıl ihracatının önemli bir kısmı hatta neredeyse tamamı Karadeniz limanlarından yapılıyordu[442]. Bunun en önemli sebebi Osmanlı'nın tahıl ambarı görevi gören Eflak ve Boğdan'ın, Transilvanya'nın, Kırım ve hinterlandının Rusya'nın eline geçmesi ve bu sayede tahıl ihraç eden Osmanlı'nın tahıl ithal eder duruma gelmesiydi. Aynı zamanda XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz sahil şeridine yoğun bir şekilde sefer düzenleyen yabancı vapur şirketleri bu bölgelerde ticari tarıma geçilmesine neden olmuştur. Bu durum mısır arazilerinin ticari değeri daha yüksek olan fındıklıklara dönüşmesine sebebiyet vermiştir. Bunun yanı sıra liman kentlerinin gelişmesi köyden kentlere göçü hızlandırmış ve göçle beraber ekilebilir araziler azalmıştır. Haliyle halkın temel geçim kaynağı olan mısıra olan ihtiyaç karşılanamadığından Osmanlı, eski sahip olduğu Romanya ve Kırım havalisinden ROPİT aracılığı ile zahire temin etme yoluna gitmiştir. Rusya'dan gelen bu emtiaların Karadeniz'in kıyı şeridinden iç kısımlarına kadar ulaşmasına aracı olan en önemli limanlardan biri Trabzon'dan sonra Samsun limanıydı. Fakat

[441] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1862 god*, s. 2-4.

[442] Harvey, *The Development of Russian Commerce*, s. 104.

hızla artan uluslararası rekabet Rusya'nın bu piyasada genişlemesindeki en önemli engeldi. Fransa ve İngiltere'de üretilen un, Karadeniz limanlarına Rus ununda %10-15 daha ucuz pazarlanıyordu. Hatta Macaristan ve Bulgaristan'da üretilen un, Fransa ve İngiltere'nin ihraç ettiği undan daha da ucuzdu. Bu nedenle bu bölgelerden ve Fransa ve İngiltere gemileriyle limanlara gelen un daha fazla müşteri bulmaktaydı. Fakat Romanya ve havalisi eski dönemlerden beri tahıl yetiştiriciliği konusunda hayli üne sahip olduğundan Osmanlı toplumu tarafından bilinen bir kaliteydi. Bu nedenle İstanbul, Selanik, İzmir ve Beyrut gibi zengin ailelerin yaşadığı bölgelerde Rus ununa olan talep oldukça yüksek orandaydı.[443].

ROPİT, Karadeniz sahil şeridindeki mevcut hatlarıyla Odesa'dan hareketle, Kırım ve Kafkas limanlarına uğrayarak, doğuda Batum'a kadar, bu limandan sonra ise Osmanlı Karadeniz kıyılarında bulunan Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun limanlarına düzenli seferler düzenleyerek Karadeniz sahil şeridini baştan sona geçiyordu. Şirket, Rusya'nın güney limanlarından gelen emtianın büyük çoğunluğunu taşımaktaydı[444]. Kumpanya, 1870 yılında, *Anadolu hattı* ile beraber Samsun Limanına 55 sefer yapmıştır. Bu seferler sonucunda Samsun ve çevre limanlarına 1.370 pud emtia nakledilmiştir. Aynı yıl 25427 yolcu taşınarak 151.132 ruble gelir sağlanmıştır[445]. Emtia ve yolcu olması durumunda şirketin diğer bazı hatlarında seyrüsefer eden vapurlar da düzensiz olarak Samsun limanına uğramaktaydılar. Osmanlı gemileri de düzenli olarak Karadeniz limanlarına sefer düzenlemekteydi. Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası'nın, İstanbul'dan başlayarak, Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Batum'u kapsayan bir hattı mevcuttu. Bu yıllarda Samsun Limanı'na sefer yapan Lloyd buharlıları ise haftada bir gün olmak üzere İstanbul'dan başlayarak İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon'a kadar sefer yapmaktaydı. İngiliz kumpanyaları ise Liverpool'dan hareketle düzensiz bir şekilde bu limana uğramaktaydı. 1878 yılından itibaren ise Fransız Paquet Kumpanyası 15 günde bir olmak üzere Marsilya'dan başlamak üzere İstanbul ve Poti arasında Samsun limanı dâhil olmak üzere seferlere başladı[446]. Paquet Kumpanyasının Samsun'a uğramaya başlaması diğer Fransız şirketi Mesajeri Maritim kumpanyasının gelirlerini olumsuz etkiledi. Ayrıca ROPİT'in 1860'lı yıllardan beri mevcut olan *Marsilya hattı* dâhilinde çoğu

[443] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917), s. 466-468.

[444] Nikolai Nikolaevich Reikhal't, *Po Chernomu Moriu,* St. Petersburg, Suvorin 1891, s. 230-233.

[445] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1870 god*, s. 1-3.

[446] *Trabzon Vilayeti Salnamesi,* TVS, 1286/1869, s. 81.

zaman Mesajeri Maritim Kumpanyası'ndan daha fazla yolcu ve emtia taşıması ve Samsun ve çevre limanlarına uğraması Fransız şirketini Karadeniz rekabetinde zora soktu[447].

Karadeniz limanlarında faaliyet gösteren şirketler arasında artan rekabet bazen kendileri adına olumsuz sonuçlar doğurabiliyordu. Bazı günler limanda hiç gemi olmazken bazı günlerde ise tüm kumpanyalara ait gemiler aynı saat diliminde limanda olabiliyordu. Bu durum şirketler arasındaki rekabetin hat safhaya ulaşmasına sebep oluyordu. Şirketler az sayıda olan yolcu ve emtiadan pay almak adına serbest fiyat politikası uyguluyordu. Bu durumda en fazla sübvansiyon alan şirket önemli miktarda indirim yapabiliyordu. Örneğin Mesajeri Maritim kumpanyası ile ROPİT Samsun Limanı'na aynı günlerde uğramaktaydı. Hatta Rus kumpanyası vapurları çoğunlukla Mesajeri Maritim Kumpanyası buharlılarından önce gelmekte ve avantajlı konuma geçmekteydi[448]. Ayrıca iki Fransız şirketi Paquet ve Mesajeri Maritim Kumpanyası arasındaki rekabet de Paquet kumpanyasının Trabzon-Samsun hattında Mesajeri Maritim kumpanyasının yolcu bulmasını zorlaştırıyordu. Bu nedenle 1 Kasım 1881'de 5 nakliyat kumpanyası arasında (Avusturya Lloyd, Mesajeri Maritim, Paquet, İdare-i Mahsusa ve ROPİT) sabit fiyat antlaşması yapıldı. Ayrıca şirketler mevcut pazardan pay alabilmek için limana geliş ve gidiş saatlerinde düzenlemeler yaptı[449].

1883 yılında Samsun'un toplam ihracatı 610.528 pound, ithalatı ise 600.682 pounda tekabül etmekteydi. Karadeniz'in diğer limanlarında örneğin Giresun'un toplam ihracatı 145.683 poundken ithalatı 150.334 pound, Ordu'nun ihracatı 74.740 poundken ithalatı 40,900 pounda ulaşmaktaydı. Bu yıllarda İngiliz gemilerinin Karadeniz pazarındaki payında önemli düşüş yaşanmaktaydı. Karadeniz kıyılarına en çok sefer yapan şirket ROPİT olmasına rağmen Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın daha çok gelir elde ettiğini görmekteyiz[450]. 1884 yılında Rus gemileri Karadeniz limanlarına, Samsun da dâhil olmak üzere yaz periyodunda 50, kış periyodunda ise 63 sefer yapmıştır. Avusturya Lloyd yaz periyodunda 17, kış

[447] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1860 god*; Suleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpayası (1851-1914)*, Kitabyayınevi, İstanbul 2015, s. 214-215.

[448] *AFL. 1997 002 4467*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, Chapitre 2, Secetariat.

[449] Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, 151; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1881 god*; Özgür Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağında Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz*, S.25, Ankara 2015, s. 60.

[450] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1883 on the Trade of Trebizond*, No: 37, Londra-1884. s. 1816-1817.

periyodunda 24, Mesajeri Maritim ise kış periyodunda 24, yaz periyodunda ise 30 sefer yapmıştır[451]. 1886-87 yılları arasında Karadeniz'in ticaret hacmi önceki yıllara göre görülür bir şekilde artmıştır. Bu artışa paralel olarak bu limanlara aylık servis yapan şirket ve sefer sayılarında da önemli artış olmuştur. Fransız, Osmanlı, Avusturya kumpanyalarına ek olarak Pire'den Batum'a iki haftada bir sefer yapan Yunan Panhellenic Kumpanyası ve İstanbul-Rize hattında sefer yapan Kurci adındaki kumpanyalarda Karadeniz limanlarına uğramaya başlamıştır[452].

Tablo-16: 1887'de Samsun Limanı'na Giriş Çıkış Yapan Gemiler ve Tonajları

Bandıra	Yelkenli		Buharlı		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	-	-	16	22.025	16	22.025
Avusturya-Macaristan	1	76	104	107.663	105	107.739
Yunan	20	5.943	24	21.144	44	27.087
Osmanlı	44	2.128	137	144.713	181	146.841
Rus	3	214	108	84.513	111	84.727
Fransız	-	-	91	124.712	91	124.712
Toplam	68	8.361	480	504.770	548	513.131
Önceki Yıl	37	11.165	436	44.172	473	455.337

Kaynak: *(C.5252) A&P, Trabzon Raporu 1887*, s. 12.

ROPİT, Samsun'a yaptığı 108 seferden 52'sini *Anadolu hattı* dâhilinde yapmıştır. Bu seferler sonucunda toplamda 28.724 yolcu, 1.312.832 pud emtia, 12.273 havyanı taşımıştır. Samsun'da yapılan diğer seferler İngiltere *hattı*, *Marsilya hattı* ve şirketin muhtelif diğer hatları güzergâhı üzerinde düzensiz olarak yapılmıştır[453]. 1887 yılında Samsun limanından en çok ihraç edilen emtiaların başında, 92,895 ton tütün ve 245,165 ton buğday gelmekteydi[454]. Tabloda görüldüğü üzere buharlı gemilerin limanlara daha çok uğramasıyla beraber yelkenli gemi sayılarında önemli düşüş yaşanmıştır. Ancak uzun mesafe yük taşımacılığında hız olarak

Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo ...*„ s. 214.

[452] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond*, No: 342, Londra-1888, s. 2-4.

[453] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1887 god*, s. 1-2.

[454] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond*, No: 342, Londra-1888, s. 11.

olmasa da kargo bakımından buharlı gemiler ile rekabet edebilecek büyük yelkenli gemiler seferlerine devam etti. Bu dönemde yelkenliler daha ziyade yakın mesafeler arasındaki kıyı taşımacılığında yoğun bir şekilde kullanılmıştır[455]. Özellikle Karadeniz limanlarında yabancı vapur şirketlerinin yanı sıra yelkenli gemiler de faaliyete devam ederek belirli bir ticaret hacmine sahip olmaya devam etmişlerdir. Yelkenlilerin navlunlarının düşük olması ve kıyıya daha çok yaklaşabilmeleri buharlı gemiler karşısında onlara avantaj sağlamıştır[456]. Nitekim Karadeniz limanları iskeleleri bilhassa Ordu, Giresun, Samsun, Trabzon, yabancı şirket gemilerinin yanaşmaları için uygun değildi. Bu nedenle yelkenli gemilerin bu limanlarda hâlâ buharlı gemilerin ezici üstünlüğü karşısında direndikleri görülmektedir[457]. Karadeniz limanlarında yelkenli taşımacılığında Osmanlı bandırasından sonra en çok taşımacılık yapan gemiler Yunan bandıralıydı. Sayıca çok az Rus yelkenlisi de mevcuttu[458].

Samsun limanı yanı sıra Ordu Limanı'na da birçok buharlı şirket uğramaktaydı. 1890 yılında Ordu Limanı'na İdare-i Mahsusa, ROPİT, Kurci kumpanyaları düzenli olarak sefer yapıyordu. Ayrıca Mesajeri Maritim, Lloyd ve Panhelleniq kumpanyaları eğer Marsilya, Trieste ve Liverpool'a gönderilmek üzere tüccarlar tarafından hamule yüklenmek istenir ise Ordu Limanı'na uğrarlardı. Ordu limanından genelde fasulye, mısır, kenevir, fındık, yün, keten tohumu, buğday, arpa, çavdar, yulaf, balmumu, çanak, süpürge ve saire emtiaları ihraç edilmekteydi. Tüm bu ürünlerin ihracatı toplamda 13-14 milyon kilograma yaklaşık olarak 2 milyon franga tekabüldü. İthalat ise ekseriyetle kumaşlar, yünlü kumaşlar, koloni ürünleri, züccaciye, petrol, tütün, tuz ve saire ürünlerden oluşmaktaydı. Bu ürünler toplam değeri 1 milyon 600 franga eşitti[459]. Ordu limanından ROPİT, çoğunlukla mısır ve fındık almaktaydı[460]. Fakat Ordu Limanı'nın ihracatında fındık rekoltesine göre dalgalanmalar yaşanmaktaydı. Genel itibarıyla Anadolu limanlarının tarım ürünü ihracatçısı olmasından dolayı yıllık rakamları hasat durumuna göre değişkenlik arz etmekteydi. Ayrıca modern tarım metotlarının kullanılmaması da önemli bir etkendi[461].

Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitapevi, Ankara 2005, s. 119.

[456] Özgür Yılmaz, "20 Yüzyıln Başlarında Samsun Limanı...", s. 190.

İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI/2, 2006, 64.

[458] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond*, No: 342, Londra-1888, s. 12.

[459] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*,. C. 2, s. 84.

[460] Nikolai Nikolaevich Reikhal't, *Po Chernomu Moriu*, s. 75.

[461] Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 120.

1890 yılında Samsun Limanı'na uğrayan şirket ve sefer sayısında önemli artış oldu. Bundan dolayı şirketler arası rekabet önemli bir boyuta geldi. Samsun limanına 10 vapur şirketi düzenli sefer gerçekleştiriyordu. Aynı yıl Samsun'u toplamda 94.381 tonajlı 108 Rus bandıralı gemi ziyaret etmiştir[462]. ROPİT' *Anadolu hattı* dâhilinde Batum ve İstanbul arasında, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop ve İnebolu'ya 51 sefer düzenlemiştir. Bu seferlerde 2.100.650 put emtia, 1.030 hayvan, 21.431 yolcu (19.399'u güverte yolcusu) taşımış, 305.123 ruble gelir sağlamıştır[463]. 1890 yılında Osmanlı Devleti buharlılarından sonra Samsun'a gelen en çok buharlı Rusya'ya aitti. Lakin Fransızlar 146,207 tonajlı 101 buharlısıyla top tonajda en önde gelmekteydi[464]. Bu dönemde aşağıdaki tabloda görüleceği üzere çeşitli Rus ürünleri Samsun pazarına girmiş ve bazı ürünler ise Rus gemileriyle hem iç pazara hem de dış pazara dağıtılmıştır.

Tablo-17: 1890 Yılı Rusya'nın Samsun Limanına İthalatı ve İhracatı

İhraç Edilen Ürünler	Frank	İthal Edilen Ürünler	Kilogram
Demir	2.500	Sebze	4700
Pamuk	187.260	Gıda Maddeleri	500
Şarap ve İspirto	2.600	Tütün	91.200
Petrol/Gaz Yağı	368.800	Tahıl	37.500
Muhtelif emtialar	2600	Manifatura	200
		Diğer	4.800
		Balmumu	200

Kaynak: Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 95-97.

Rusya'nın Samsun'a toplam ihracatı 753.520 franktı, Samsun'a yapılan toplam ihracat bakımından Rusya, İngiltere, Fransa, Belçika ve Avusturya'nın çok gerisindeydi. Rusya'nın Samsun'dan toplam ithalatı ise 147.416 kilogramdı. Fransa, Samsun ithalat ve ihracatında önemli bir paya sahipti. 1890 yılında Fransa'nın Samsun'dan ithal ettiği emtia 43.555.700 kilogramdı. Rusya, ithalatta da İngiltere, Fransa, Avusturya'dan çok gerideydi[465].

[462] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 100.

[463] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1890 god*, s. 1-5.

[464] Vital Cuinet, *a.g.e.*, C. 2, s. 100.

[465] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie*, C. 2, s. 95-97.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Rusya'nın Karadeniz bölgesine ihracatının temelini petrol ve petrol ürünleri oluşturuyordu. 1890 yılında Rusya'dan Samsun'a 368.800 frank değerinde 2.126.800 kilogram petrol/gaz yağı ihraç edilmiştir. Bu dönemde Samsun'a ihraç edilen petrolün tamamı Rusya'dan gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğunda çok sayıda gazyağı firması faaliyet gösteriyordu. Rusya'dan Samsun ve çevresine gelen gazyağının önemli kısmı *Palaşkovsky Ticaret Şirketi* tarafından sağlanıyordu ve ROPİT gemileriyle naklediyordu. Rus petrol ürünleri kıyı ticaret merkezlerinden Osmanlı İmparatorluğunun iç bölgelerine kadar ulaşmıştı. Öyle ki bu dönemdeki Rus konsoloslardan birinin *bizim gazyağı Suriye köylerinde kullanılıyor, fakat çok yakın zamanda Bedevilerin en uzak bölgelerdeki göçebe çadırlarında bile kullanılacaktır.* Şeklinde rapor tutması, Rus gaz yağının Osmanlı pazarlarının en ücra noktalarına kadar ilerlediğini göstermektedir[466]. ROPİT'in Samsun'da büyük petrol depoları mevcuttu. Bu depolarda 150 bin varil petrolü depolayabiliyordu. Karadeniz'e petrol taşımacılığında ROPİT'in en önemli rakibi Paquet Kumpanyası'ydı[467]. Bakü petrol işletmeciliğinin Fransız bir şirket tarafından işletilmesi sayesinde Batum Limanı'nda önemli bağlantılar kuran Paquet Kumpanyası Batum'dan başta petrol olmak üzere emtianın neredeyse yarısını taşıyordu[468]. Rusya'nın Samsun'a diğer önemli ihraç ürünü ise demirdi. Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğuna yaptığı demir ihracatı 2500 frank değerindeydi. Samsun'un toplam demir ithalati ise 509.400 franktı. Demir pazarına 433.000 frankla İngiltere hâkimdi. Fransa ve Belçika da önemli miktarda demir ihraç etmekteydi. Rusya'nın Samsun limanındaki genel ticari konumunun çok iyi olduğu söylenemezdi. İmparatorluğun en önemli ihracat ürünlerinden olan pamuk, yün ve ipek maddesi ürünlerinde Rusya'nın rakiplerinden çok geri olduğu da görülmektedir[469]. Samsun'un en önemli ihracat ürünü ise kuşkusuz tütündü. Samsun'da üretilen tütün 1883 yılında kurulan tütün rejisi kontrolündeydi. Halk arasında kısa adıyla "Reji" olarak bilinen bu kurum, tütünün üretimi, fabrikasyonu, depolanması, pazarlanması gibi tüm aşamalarını kendi denetimi altına alıyordu. Rejinin faaliyete başladığı yıldan itibaren tütün üretiminde önemli artış olmuştur[470].

[466] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917), s. 466-468"; Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie*, C. 2, s. 95-97.

[467] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s.233.

[468] Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914), s. 147-148.

[469] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie*..., s. 95-97.

[470] Filiz Dığıroğlu, "Samsun Reji İdaresi", *Samsun Sempozyumu 2011*, C. III, Samsun 2011, s. 393-394.

Rusya Samsun'dan 91.200 kilogram tütün ithal etmekteydi. Samsun'un toplam tütün ihracatı ise 5.644.900 kilogramdı. Mısır ve Fransa en çok tütün ihraç eden ülkelerdi[471]. ROPİT, gemileri Anadolu'nun önemli tütün merkezlerinden biri olan Samsun'dan yıllık 60-80 bin pud civarında tütün taşımaktaydı. Bu taşıma işlemi genel itibariyle Samsun Limanı'ndan Odesa Limanı'na doğru gerçekleşmekteydi[472]. Bunun yanı sıra Rusya'ya kaçak yollarla da tütün girişi oluyordu. Bunun en önemli sebebi tütün rejisi tarafından verilen fiyatın çok düşük olmasıydı. Tütün üreticileri Reji yüzünden azalan gelirlerini kaçakçılık vasıtasıyla arttırıyordu. Ürünlerini neredeyse Rejinin verdiği fiyatın 3 katına satabiliyorlardı[473].

Samsun'daki emtia trafiğinin yanı sıra yolcu trafiği de yoğundu. Zira ROPİT, 1891 yılında *Anadolu hattı* dâhilinde 48 diğer hatlarla beraber ise toplamda Samsun'a 52 sefer yaparak 1718 yolcu taşınmıştır. Bu hatlarda şirket toplamda ise 21662 yolcu taşımıştır[474]. Samsun acentesi yolcu ve emtia hareketliliğinden 1710 ruble kazanç sağlamıştır[475]. Aynı yıl Samsun'a toplamda 9558 yolcu taşınmıştır. Osmanlı şirketini hariç tutarsak en çok yolcuyu ROPİT taşımıştır[476]. 1892 yılında Karadeniz'de kolera salgını baş gösterdiği için şirket Samsun'a 39 düzensiz sefer yapmıştır[477].

1896 yılında ROPİT, Karadeniz hattındaki sefer sayısını arttırma kararı aldı. Rus limanlarından Odesa'dan İstanbul'a kadar aralıksız devam eden vapur seferlerini tümüyle birleştirmek isteyen Rus hükümeti 5 Nisan 1896'da bizzat İmparator ve Maliye Bakanın direktifiyle *Karadeniz-Bulgar hattını* faaliyete soktu. Bu hattın güzergâhı 2 haftada bir olmak üzere Odesa ve Batum arasında, Varna, Burgaz, İstanbul, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize'ye kadardı. Böylece şirketin *Kırım-Kafkas hattı, Anadolu hattı ve Karadeniz Bulgar hattı* ile beraber tüm Karadeniz limanlarına kesintisiz bir şekilde sefer düzenler hale gel-

Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 95-97.

[472] Nikolay Nikolaeviç Reyhalt, Po Çernomu Moriu, s. 67-69.

Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi (1881-1908)*,Çev. Sabri Tekay, Ankara 1987, s. 28-31.

[474] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1891 god*, s. 1-3.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1891 god, s. 37-39.

[476] Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpayası (1851-1914)*, s. 222.

[477] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1892 god*, s. 1.

di[478]. Şirket aynı yıl bu hatta 26 sefer yaparak 361.481 pud emtia, 4.667 hayvan ve 5.787 yolcu taşımıştır. Ayrıca yük ve yolculardan elde edilen toplam gelir ise 37.22 rubleye ulaşmıştır[479].

1897 yılında Mesajeri Maritim Kumpanyası acentesi ve Fransa'nın Samsun konsolosu H. De Cortanze'nin raporuna göre Samsun'a 8 buharlı vapur şirketi düzenli olarak uğramaktaydı. Bunlar Mesajeri Maritim, Paquet, Avusturya Lloyd, ROPİT, Osmanlı İdare-i Mahsusa, Osmanlı Kurci, Yunan Panhelleniq, İtalyan Floria-Rubattino şirketleriydi. Mesajeri, Paquet, Panhellenique ve Rubattino şirket buharlıları on beş günde bir diğer şirketler ise hafta da bir sefer yapmaktaydı. Bahsi geçen gemiler sabaha karşı limana uğramaktaydı[480].

1898 yılına gelindiğinde Samsun Limanı'na uğrayan buharlı gemi sayısı 643'e ulaştı. Bunlardan 244 Osmanlı, 5'i İngiliz, 122'si Fransız, 69'u Yunan, 16'sı İtalyan, 8'i Alman, 104, Avusturya, 75'i Rus bandıralıydı. Toplamda en çok tonaja sahip gemiler ise Osmanlı'dan sonra Avusturya buharlılarına aitti[481]. 1897 yılında Samsun'un toplam ihracat hacmi 800.440 poundu. Bunun 411.800'ü iç piyasaya aitti. Samsun'un ihracatın en önemli paya sahip ülke Mısır ve Fransa'ydı. Rusya'nın Samsun'daki ticaret hacmi 5000 poundu. Samsun'un bu yılki en önemli ihraç ürünleri şeker, tütün, pamuk ve pamuklu kumaşlardı[482]. Rusya aynı yıl Samsun'a 7.800 kg kalay, kurşun, çinko, maden, 3.200.000 kg petrol, 50.000 kg şarap ve ispirtolu içkiler ihraç etmiştir. Samsun'dan ise 55.000 kg tütün, 50.000 kg yulaf, 62.000 kg buğday, 11.000 kg ipek böceği tohumu ithal etmiştir[483].

Samsun'un ticaret hacmi her geçen gün artmasına rağmen ard bölgeleriyle bağlantı kurabilecek bir demiryolu projesi tamamlanmamıştır. 1893 yılında İngiliz konsolosu Longworth'un *Samsun demiryoluna sahip olursa, tahıl üretilen iç bölgelerin ana çıkış bölgesi olarak ikinci bir Odesa olacaktır* demesi, Samsun için de-

[478] *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914*, s. 3; Ilovayskiy. *a.g.e., s. 284-286. Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1896 god, a.g.e.*, s. 1-3.

[480] Cortanze'nin bu bahsi Rus gezgin Nikolai Nikolaevich Reikhal't' tarafından da doğrulanmaktadır. ROPİT gemileriyle Karadeniz'in tüm limanlarına seyehat gerçekleştiren Nikolai, şirket gemilerinin gece Sinop'tan ayrılarak sabaha karşı Samsun limanına geldiğinden bahseder. H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", s 187; Nikolai Nikolaevich Reikhal't, *Po Chernomu Moriu*, s. 69.

[481] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of Trebizond*, No: 342, Londra-1899, s. 19-20.

[482] *A&P Records, a.g.r.*, s. 18-19.

[483] H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", s 198-202.

miryolunun ne kadar önemli olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Tüm bu gereksinimlere rağmen aynı dönemlerde Samsun Limanı'na bir dalga kıran bile yapılmaması Osmanlı hükümetinin Samsun Limanı'na ilgisizliğinin göstergesi olmuştur[484]. Zira Samsun limanına demiryolu ancak cumhuriyet döneminde yapılabilmiştir[485]. Aslında bu Samsun'a özel bir durum değildi. Bu dönem itibariyle Osmanlı hiçbir yere liman yapmıyordu. Finansal olarak buna muktedir değil gibi görünüyordu. Yapılaşma faaliyetlerinin hep yabancı sermayeye imtiyaz vermek suretiyle gerçekleştiriliyordu.

XX. yüzyılın başlarında Rusya'da yaşanan siyasi olaylar ve devrim hareketlerinin etkileri Osmanlı Devleti'nde de hissedilmiştir. Ayrıca Rus-Japon Savaşı'nda şirketin birçok gemisinin savaşa lojistik destek verme amacıyla kullanılması şirketin faaliyetlerinde aksamalara yol açmıştır[486]. Rusya'da yaşanan bu olaylar Ermeniler arasında hızlıca yayılması Karadeniz bölgesinde ticareti olumsuz etkilemiştir. Haliyle Rusya'nın bu bölgelerdeki ticaretinde önemli düşüş meydana gelmiştir. 1901 yılında Ordu acentesi 2.148 ruble, Giresun acentesi 2.210 ruble ve Trabzon acentesi 7.102 ruble gelir beyan etmiştir. Samsun acentesi bu yıl için herhangi bir gelir beyan etmemiştir[487]. 1903 ve 1906 yılları arasında Samsun'a ihtacat yapan ülkeler arasında 25.532 ton emtia ile Fransa başta gelmekteydi. Lakin Almanya özellikle XIX. yüzyılın sonlarına doğru geç bir zamanda Karadeniz pazarlarına girmesine rağmen Samsun Limanı'nda önemli bir ticari hacme ulaşıyordu. Rusya, Samsun ithalatında 803 ton emtia ile küçük bir paya sahipti. Fransa'dan sonra Samsun'dan ithalat yapan en önemli ülke 19.662 ton emtia ile İngiltere'ydi. Samsun'a ihracat yapan ülkeler arasında en büyük ticari hacme sahip olan ülke ise 21.939 tonla Avusturya gelmekteydi. Rusya, Avusturya'dan sonra Samsun'a 8376 tonla en çok ihracat yapan ikinci ülke konumundaydı. Fransa bu yıllarda Samsun'dan başlıca yumurta, yağlı tohumlar ve kuru sebze; İngiltere, arpa, mısır ve yulaf Almanya ise tütün, ağaç ithal ediyordu. Rusya, Samsun'a genel itibariyle petrol ürünleri satıyordu. Fransa inşaat malzemeleri, Almanya demir, Avusturya ise Samsun'a şeker ihraç ediyordu[488].

[484] Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 88.

[485] Ayrıntılı bilgi için bkz., Nedim İpek, "Samsun Sahil Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun 2006, ss. 33-348.

[486] Kratkiy İstoricheskiy Ocherk 50-Letney Deyatel'nosti Russkogo Obshchestva Parokhodstva İ Torgovli 1857-1907, S. Petersburg 1907, s. 10.

[487] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1901 god.* s. 34-36.

[488] Paul Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 581-583.

Samsun çevre limanları olan Fatsa, Ünye, İnebolu ve Sinop'a da buharlı gemiler uğramaktaydı. Lakin yolcu trafiğinin kısıtlı olmasından dolayı seferler düzensizlik arz ediyordu. Aşağıdaki tabloda bu durumu açık görmek mümkündür.

Tablo-18 : 1903 Yılı Samsun Çevresindeki Limanlarda gemi trafiği

Liman	Osmanlı	Fransız	Avusturyalı	İtalyan	Rus	İngiliz	Alman	Yunan
Fatsa	72	43	9	3	0	3	4	2
Ünye	76	42	7	1	1	2	5	3
İnebolu	162	8	103	11	52	0	3	0
Sinop	118	0	0	0	55	2	0	0

Kaynak: Paul Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 585.

ROPİT'in genellikle *Anadolu hattı* dâhilinde uğradığı bu limanlar yolcu ve emtia durumuna göre şekillenmekteydi. Ayrıca ROPİT'in 1 Ocak 1863 yılında Rus Posta İdaresi ile yaptığı anlaşma doğrultusunda Rusya'nın bu limanlarla yapacağı tüm yazışmalar şirketin gemileri ile taşınmıştır. Bu limanlara Rus postaları 1914 yılına kadar aktif olarak ROPİT gemileri ile ulaştırılmıştır[489].

XIX. yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın başlarında Rus endüstrisinde görülen büyük ilerlemeler kendini gemi trafiğinde de gösterdi[490]. Lakin Rus ürünleri hem Osmanlı pazarlarında hem de Doğu Akdeniz pazarlarında hak ettiği değeri görmüyordu. Bunun en önemli sebeplerinden biri Avrupalıların çok iyi yaptığı ticari bağlantıları Rus tüccarların kuramamasıydı. Örneğin Karadeniz limanlarına geç bir tarihte girmesine rağmen arz talep dengesini gözeten, yerel halkın ihtiyaçlarını iyi analiz eden Alman tüccarlar kısa zamanda Karadeniz ticaretinde önemli bir yer edinmiştir[491]. Bu nedenle Rus hükümeti, Osmanlı Devleti ile ticari ilişkileri geliştirmek adına bazı adımlar atmıştır. Hükümet tarafından ROPİT yöneticilerine Rus ürünlerinin tanıtılabileceği bir sergi gemi yapılması talep edilmiştir. Böylece ROPİT'in en iyi gemilerinden olan *Nikola II* sergi gemi haline dönüştürülmüştür. Rus sanayi ve iş adamlarına ve Rus endüstriyel ürünlerine ait gerek işlenmiş gerek yarı işlenmiş emtia geminin içerisine özel bir konseptle yerleştirilmiştir. Şirket,

[489] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 85.

[490] M. E. Falkus, *a.g.e.*,. 81.
Paul Fesch, *a.g.e.*,, İstanbul 1999, s. 581-582.

sergi gemi vasıtasıyla o bölgedeki tüccarlara ve de yerel ahaliye pazarlanan bu geleneksel Rus ürünleri hakkında ayrıntılı bilgi vermiştir. Bunun neticesinde bölge pazarlarına girip orada hâkim olmak isteyen şirket, bu pazarların oluşması için alt yapı kurmuştur[492].

Şirketin sergi gemi olarak dizayn ettiği bu gemi de birçok Rus ürünü bulunmaktaydı. Bu ürünler arasında Rus kömürü, Rus orman ürünleri, manifatura, alkollü içecekler vb. ürünler yer almaktaydı[493]. Sergi gemisi 1909-1910 yıllarında Odesa'dan hareketle Varna, Burgaz, İstanbul, Selanik, Pire, İskenderun, Beyrut, Trablus, İskenderiye, Mersin, İzmir, Çanakkale, Samsun, Giresun ve Trabzon limanlarına uğrayacaktı[494]. İki ülke arasındaki ticari münasebetlerin gelişmesi adına önemli bir adım olan bu sefer, birçok Rus ürünün tanıtılmasında faydalı olmuş, şirket birçok Rus ürününü bu sayede pazarlamıştır[495]. O tarihlerde Osmanlı basınında çıkan haberlere göre ROPİT'in bu yüzen sergi gemisinin *göz kamaştırıcı bir başarı* elde ettiği vurgulanıyordu. Gemide sergilenen birçok ürün ziyaretçiler tarafından beğenilmiş ve sipariş edilmişti[496].

XX. yüzyılın ilk çeyreğinde Samsun'un gemi ve emtia trafiğinde önemli artış olmuştur. 1910-12 yıları arasında Samsun pazarında Fransız gemilerinin üstünlüğü görülmektedir. Rus gemilerini bu dönemde Karadeniz gemi trafiğindeki payı azalmıştır[497]. Bunun en önemli nedenlerinden biri Rusya'da yaşanan iç karışıklar diyebiliriz. 1910-12 yılları arasında Samsun'a Rusya'dan 60 ton demir, 3 ton manifatura, 2 ton meyve ve çok az miktarda şeker gelmesi bu durumu kanıtlar niteliktedir[498].

ROPİT, Samsun ve çevre limanlarındaki faaliyetleri boyunca birçok zorlukla karşılaşmasına rağmen bu limanlardaki faaliyetlerini başarıyla yürütmüştür. Rus imajının taşra limanlarında yerleşmesinde büyük katkı sağlamıştır. Her ne kadar

BOA, DH. MUİ, 431/4, 24 Kasım 1909.

Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914, Odesa 1914, s. 6-8.

BOA, DH. MUİ, 43/1, 24 Kasım 1909

Rus ürünlerinin tanıtıldığı yüzer gemi fikri daha sonra 1926 yılında Türkiye Cumhuriyeti ürünleri tanıtmak için de kullanılmıştır. Türk ürünlerinin tanıtılması amacıyla kullanulan bu yüzer sergi gemisi 30 Temmuz ve 31 Temmuz 1926 tarihinde Rus limanlarına ziyaret etmiş ve yerel halk nezdinde önemli tepkiler almıştır. Ayrıca iki önemli Rus gazetesi olan Pravda ve İzvestiya'da bu Türk yüzer sergisi önemli yer bulmuştur. 30 Temnuz 1926, *Pravda* s.4; 31 Temmuz 1926, *Pravda*, s. 4; 29 Temmuz 1926, İzvestiya, s. 4. 30 Tenmuz 1926, İzvestiya, s. 4

[496] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917), s. 466-473.

AFL 1997 002 4467, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 8, Trafic.

[498] *AFL 1997 002 4467.*

Mesajeri ve Lloyd şirketleri kadar iyi ticari bağlantılara sahip olmasa da Karadeniz'in iki yakasındaki tüccarlar arasında bir bağ oluşturmuştur. Karadeniz ürünlerinin Rus limanlarına akışında kilit rolü üstlenmiştir. Rusya'nın Karadeniz hinterlandında güçlü ve zayıf noktalarının ortaya çıkmasında, Rus mallarının en iyi koşullarda reklam ve pazarlanmasında şirketin payı oldukça büyüktü. ROPİT'in Karadeniz limanlarına yönelik faaliyet göstermek istemesi iki yönlü bir etki yaratmıştır; bir yandan bölgeye konsolosluk açılması ihtiyacı doğduğu için Rusya'nın Osmanlı Devleti'ndeki diplomatik ağı genişlemiş öte yandan artan buharlı trafiği ticari ve kültürel yakınlaşmayı kolaylaştırmıştır. Rus demiryollarının Rus Karadeniz'i hinterlandını bütünüyle çevreleyecek bir biçimde limanlara kadar ulaşması ve şirketin 1870 yılında Odesa Demiryolu ile birleşmesi şirketi Karadeniz bölgesi sevkiyatında avantajlı hale getirmiştir[499]. Zira Karadeniz'in kuzey ve doğu hinterlandında yetişen ürünlerin ve Rus mamul mallarının Karadeniz'in güney limanlarına kolaylıkla ve ucuz maliyetle nakledilmesi bu yolla sağlanmıştır. Ard bölgesinde demiryolu imkânlarına bir türlü kavuşamayan, Osmanlı Karadeniz limanları iç bölgelerden ziyade dışarıdan gelen ithal emtiayı daha ucuza aldığından bağımlılık had safhaya ulaşmıştır.

E. Aşağı Tuna Faaliyetleri

Siyasi, askeri, ekonomik değeri bakımından stratejik değeri oldukça yüksek olan Tuna Nehri, Balkan coğrafyası üzerinden doğu-batı dünyasının ticari münasebet kurmasında kritik bir öneme sahiptir, bu stratejik nehrin hâkimiyetini ele geçirmek her dönem önemli bir mücadele konusu olmuştur[500]. XVI. yüzyıl itibarıyla Osmanlı Devleti hâkimiyetine giren Tuna coğrafyası üzerindeki rekabet sona ermeyerek önce Avusturya XVIII. yüzyılın sonu itibarıyla da Rusya ile olmak üzere devam etmiştir. 1763 sonrası dönemde ilk olarak Osmanlı Devleti'nin Tuna Nehri üzerindeki hegomanyası kırılarak haklarına tek taraflı kısıtlamalar getirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Boğazlar ve Karadeniz meselelerinde yaşadığı sorunların benzeri Tuna Nehri hâkimiyetinde de yaşadığı şüphesizdir. Nitekim Tuna Nehri de boğazlar meselesinde olduğu gibi önce Osmanlı hâkimiyetinin tek taraflı anlaşmalarla sınırlandığı 1718-1856 evresi gerçekleşmiştir. Bir sonraki evrede ise Tuna Nehri'nin uluslararası bir komisyon denetimine girdiği görülmektedir[501].

[499] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1870 god.* Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 120.

[500] Numan Elibol, "Tuna Nehri'nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi, Karadeniz'e Çıkan Rus Avusturya Bandıralı Gemiler (1780-1830), *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1,* Haz., Şakir Batmaz, Özen Tok, Kayseri 2015, s. 230.

[501] İlhan Ekinci, *Tına Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883),* Altınpost Yay., Ankara

Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi Rusya da Tuna üzerinde seyrüsefer yapabilmek ve bölgeyi kontrolüne almak için mücadele etmiştir. Nitekim Rusya'nın Tuna üzerindeki hâkimiyeti zaman içinde birçok değişikliğe uğramıştır. İlk olarak 1812'de imzalanan Bükreş Antlaşmasının dördüncü maddesi ile Rus gemileri Aşağı Tuna üzerinde kısmen de olsa seyrüsefer etme hakkına erişmiş ve bu bölgedeki Osmanlı tekelini kırmayı başarmıştı[502]. Daha sonra 1826'da Akkerman Antlaşması ve 1829 Edirne Antlaşması ile Rusya'nın Tuna Nehri üzerindeki hâkimiyeti önemli bir noktaya gelmiştir. Bu anlaşmalar neticesinde Tuna'nın önemli kollarından birinde olan Sünne Boğazı Rusya'nın kontrolüne geçmiştir[503]. Bu dönemden sonra artan uluslararası ticari trafiğe entegre olmaya başlayan Aşağı Tuna, Avrupa ticaret güzergâhı/arteri olarak önemini arttırıyordu. Bunun yanı sıra Tuna'nın artan ekonomik değeri, bu nehirde ticaret yapan ülkeler arasındaki rekabeti ve nehri kontrol etme arzusunu ileri bir noktaya taşıdı. Avrupalı Devletler özellikle nehir üzerindeki ulaşımın kısıtlanması taraftarı değillerdi. Rusya ise Tuna üzerinde gerçekleşen bu ticareti engellemiyor gibi gözükse de aslında Tuna'da gerçekleşen tahıl ticaretini Karadeniz'deki limanı Odesa'ya çekme yollarını arıyordu[504]. Nitekim bu tarihlerden sonra Avrupa gemileri sıkı Rus kontrolleri ve engellemelerine maruz kalarak bu nehirde faaliyet yürütmek zorunda kalmışlardır. Ayrıca, Rus hükümeti, Tuna'daki ulaşımın aksamaması için yapılması gerekli kanalların bakımını kasıtlı olarak yapmıyordu. Bu yolla İngiliz rakipleri karşısında kendi tüccarlarına avantaj sağlıyordu[505]. Bu nedenle bu bölgede sefer yapmakta zorlanan Avrupalı devletler farklı nakliyat güzergâhları arayışlarına girişmişlerdir[506]. Fakat alternatif yolların taşımacılıkta getirdiği ağır külfet Avrupalı devletleri Tuna Nehri'ni serbest ve kaliteli ulaşım koşullarının sağlanarak Rus tekelinden kurtarmanın planları yapmaya teşvik etti. Neticede Rusya'nın Tuna nehri üzerindeki bu üstünlüğü Kırım Savaşı'na kadar devam edebildi. Savaş sonucunda imzalanan Paris Antlaşmasının 15. maddesi ile Tuna Nehri uluslararası komisyon denetiminde serbest bir statüye dönüştü.

2014, s. 7.

[502] Nihat Erim, *a.g.e.*, s. 249.

Henry Hajnal, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, Maritinus Nijhoff, The Hague 1920, s. 53.

[504] Constantin Iordachi, "Küresel Ağlar, Bölgesel Egemenlik ve Aşağı Tuna'da Deniz Limanı Modernizasyonu", *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Çev., Neyyir Berktay, İş Bankası Yay., İstanbul 2015, s. 201-203.

[505] Orlando Figes, *Kırım Son Haçlı Seferi*, s. 73.

[506] Mihail P. Guboğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'da Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876), *Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul-1995. s. 219.

Tuna bir ticaret güzergâhı olarak her geçen gün önem kazanmaktaydı. Samsun, Trabzon, Kırım, Odesa, Eflak, Boğdan, Rumeli gibi önemli merkezlerin giriş ve çıkışını sağlayan Tuna ve boğazları, birçok Avrupa ülkesinin bu nehirde seyrüsefer yapma girişimine sahne olmaktaydı. Uluslararası ticari rekabette önemli bir nokta konumuna gelen Tuna Nehri ve boğazlarında Avrupa gemilerinden ziyade Rus gemileri de faaliyet gösterdi[507]. Öncelikle Rusya, 1812 yılında Tuna ve civarı bölgesini elde ettikten sonra bu yeni toprakların stratejik ve ekonomik avantajlarını fark etmiş bundan hareketle bu nehir üzerinde gemiciliği desteklemeye başlamıştı. Daha 1813 senesinde Basarabya ürünleri ile ticarete izin veren bir kararname yayınlandı. Fakat Tuna limanları altyapısı ve limanların dış ticaret faaliyetlerinde aktif olarak hazırlık seviyesi dönemin gerektirdiklerinin çok altındaydı. Zira bu bölgede ticari hacmi karşılayacak, ambar, iskele, havuzlar mevcut değildi. Buna ek olarak Tuna'da Rus ticaretinin gelişmesinin önündeki en büyük engel, kendi filosunun olmamasıydı. Rusya bayrağı altında faaliyet gösteren gemilerin çoğu küçük şalope[508] ve özel kayıklardan ibaretti 1834 yılında İsmail limanı tüccarları sadece 20 gemiye sahipti[509]. Aynı dönemlerde Tuna'daki gemi hareketliliğinin büyük çoğunluğunu Rus-Müslüman gemiciler oluşturmaktaydı[510]. XIX. yüzyılın ilk yarısında Tuna üzerindeki emtianın önemli bir kısmını ise 1829 yılında kurulmuş olan Avusturya Tuna Vapur Kumpanyası taşımaktaydı. Daha sonra ise Avusturya Lloyd Kumpanyası, Tuna limanlarında sefer yapmaya başladı[511].

Ruslar, ilk olarak 1846 yılında *Petr Velikiy* (Büyük Petro*)* adlı gemi ile Tuna üzerinde faaliyete başladı. Bu gemi İsmail-Reni-Kalas-Sünne hattında hizmet veriyordu. Rusya'nın Tuna limanlarında düzenli seferler yapmaya başlaması bu bölgedeki ticari hacminin önemli miktarda artmasını sağlamıştır. 1846 yılında İsmail Limanı'na 50 Rus, 45 Osmanlı, 38 Yunan bandıralı gemi yanaşmıştır[512]. 1847 yılına gelindiğinde toplamda 125 Rus bandıralı gemi Tuna nehrinde sefer yapsa da Avusturya ve Yunanistan gemilerinin daha çok sefer yaparak emtia ha-

507İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, , s. 66.

508 İki direkli, küçük, ahşap yelkenli gemi türüdür. bkz., Süleyman Nutki, *Kamûs-i Bahri*, (Deniz Sözlüğü), Haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2011, s. 271.

509 Liliya Tsyganenko, "The Role of the Nobility in the Development of Navigation on the Danube, XIX - Early XX Centuries", *Journal of Danubian Studies and Research*, Vol. 3, No. 2/2013, s. 16.

510 İrfan Kokdaş, "18. ve 19. Yüzyıllarda Aşağı Tuna'da Habsburg Politikaları ve Tuna Nehir Ticaretinde İmparatorluklar Arasında Rekabet", *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s. 189.

511 Ayrıntılı bilgi için bkz., Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 40-49.

Voyenno-Statisticheskoye Obozreniye Rossiyskoy Imperii, Tom. 11, chast. 3:Bessarabskaya Oblast', [Sost. Gen. Shtaba Podpolk. Daragan, 1849, s. 55.

raketliliğinin önemli bir kısmına hâkim olduğu görülmektedir[513]. 1852 yılına gelindiğinde Rusya'ya ait *Novorossiysk Vapur İşletmesi* şirketi her 15 günde bir Odesa'dan hareketle Kalas, İsmail, Sünne ve Reni'ye sefer düzenliyordu[514]. Mesajeri Maritim Kumpanyası da Tuna'da önemli bir sefer ağına sahipti. Öyle ki Kırım Harbi sırasında bu şirket İstanbul'dan Kalas'a sefer düzenlemek için girişimde bulunmuştur. 1856 yılında ise İstanbul'dan Kalas ve İbrail'e 36 sefer düzenlemiştir[515].

XIX. yüzyılın ortalarına doğru Tuna'daki buharlı hareketliliğinde durum tedricen değişmeye başladı. Bir yandan Rus yönetiminin nehir gemiciliğinin gelişimine daha fazla önem vererek bazı yatırımlar yapması, diğer yandan, bu zaman itibarıyla Besarabya bölgesinde özel gemi sahibi sayısının önemli bir miktarda artarak yabancı şirketlerle rekabet edebilecek düzeye gelmesi, Rusya'nın bu bölgedeki nakliye trafiğinde önemli bir aktör konumuna gelmesini sağladı[516]. ROPİT' ise Tuna'daki faaliyetlerini *Kalas hattı* üzerinden yürütüyordu. Aslında 1857 yılında Odesa ve Kalas arasında yapılması planlanan seferler gemi yetersizliği sonucunda gerçekleşememişti[517]. Velhasıl bu hat 1860 yılında düzenli seferler yapmaya başladı. Şirketin bu hatta iki gemisi hizmet veriyordu. Bunlardan *Mitridat* buharlısı Kalas-Kırım-Nikolayev arasında hizmet veriyordu. *Yazon* buharlısı ise Nikolayev-Kerson-Kalas ve Dinyeper bağlantılı faaliyet yürütüyordu. 1860 yılında toplamda bu hatlar üzerinde şirket 38 sefer düzenledi. Bu sefer sonucunda 37.702 pud emtia 9 hayvan ve 2 piyanoyu taşıyarak 65.546 ruble kazanç elde etti. Ayrıca çoğunluğu güverte biletli olan 3055 yolcudan 16.439 ruble gelir sağlandı[518]. Şirketin özellikle Tuna'daki faaliyetlerinin tam olarak gelişmesi her türlü deniz aracına sahip olduğu 1860'lı yılların ortalarından başladı. Bu yıllardan itibaren düzenli sefer ağını her sene daha ileri bir noktaya taşıdı. Fakat şirket rakiplerine göre düzenli hatları işletmede yetersiz kalıyordu. Örneğin, kumpanyanın faaliyet yürüttüğü Tuna hattı özelinde birçok defa yolcu çıkarlarını gözetmediğinden dolayı, şikâyetlerle gündem konusu oldu. Ayrıca rıhtımların hala kötü olması, vapurlardaki yiyeceklerin durumu ve özellikle sefer yapan gemilerin eski

Henry Hajnal, *The Danube: Its Historical...*, s. 155-156.

[514] *Annales du Commerce Exterieur Russie,* (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 7, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 14.

[515] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 197-198.

[516] Liliya Tsyganenko, "The Role of the Nobility in the Development of Navigation on the Danube...,", s. 16.

[517] *Otchet Vysochayshe Utverzhdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli s 3avgusta 1856 goda po 31 Dekabrya 1857 goda (1858)*, s. 1.

[518] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god*, s. 15.

olması şirketi diğer kumpanyalar karşısında rekabette zora sokuyordu[519]. Bilhassa Avusturya kumpanyaları bu noktada iyi gemilerle üstün hizmet vermesi birçok ROPİT toplantısında gündem konusu olmuştu. Ayrıca, Rus kumpanyasının faaliyet gösterdiği Sünne-Kalas-Odesa güzergâhında Avusturya-Tuna Kumpanyası ile rekabet etmekte zorlanıyordu. Bu şirket Viyana ve Peşte'deki yolcu ve yükün Odesa'ya kadar ulaşmasını sağlıyordu. Bu hatta Avusturya şirketiyle rekabet edemeyen ROPİT, hükümettin bu hat üzerinde verdiği sübvansiyonun arttırılmasını talep etti ve kısa zamanda bu isteğine olumlu cevap aldı[520]. Bunun neticesinde ROPİT, bu hat üzerinde haftada bir sefer yapmaya başladı. 1860 döneminde Tuna üzerinde ROPİT, Avusturya Tuna Kumpanyası ve Avusturya Lloyd Kumpanyası dışında Mesajeri Maritim ve İngiliz Greco-Oriental Kumpanyası da faaliyet yürütmekteydi[521].

Rusya'nın, Tuna ve civarındaki faaliyetlerinde öncelikli amacı kendi nüfuzunu güçlendirmek istemesiydi. Rus hükümeti ve tüccarları bu şirketten çok yönlü bir şekilde şirketin de ötesinde bir müessese gibi istifade etme yoluna gittiler. Ticari faaliyetlerinin yanı sıra şirket acenteleri ve mürettebatının bir kısmı istihbarat bilgisi toplamakta, Rus kültür ve medeniyetini tanıtmaya yönelik faaliyet içinde bulunmaktaydılar[522]. Zaten Rusya'nın ticari ilişkilerinin zayıflığı bu noktada bölge ticaretinde Avrupalı rakiplerinden geride kalmasına neden oluyordu. Ayrıca Rus endüstriyel ürünlerinin Batılı ürünlerle benzer mahiyette ve kalite bakımından daha alt seviyede olmasından dolayı Batı endüstrisine ait mallar daha çok rağbet görmekteydi[523]. Yine Rusya bu bölgeden ROPİT vasıtasıyla bazı emtialar ithal ediyordu. Bu emtialar çay, balık, petrol ürünleri, deri, at koşum takımları, çizme ve kışlık kıyafetlerden oluşmaktaydı[524].

[519] O. A. Kamínska, "Diyalnist Paroplavnykh Kompaniy Chornomorsko-Azovskogo Baseynu" *Istorychnyy Arkhiv,* Naukovi studiyi: Zb. nauk. pr. -Mykolayiv: CHDU im. Petra Mohyly, 2012. s. 37.

[520] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 481-482.

Sülayman Uygun, *a.g.e.*, s. 204, Bu rekabet karşısında Rusya'nın Tuna'daki ticareti yalnızca kendisine hasretmek isteği vardı. Bu konuda Avrupalı devletlerin ciddi suçlamalarına ve ithamına maruz kalıyordu. Bilhassa Tuna boğazlarının bakımını yapmamak, gemilerdeki saftayı boğazlara boşaltarak derinliğinin azalmasına neden olmak gibi bazı ithamlar vardı. Zaten Avrupalı devletler bu ithamlar sebebiyle Kırım Savaşı daha başlamadan yapmış oldukları Viyana sözleşmesi ile Tuna'daki seyriseferi kolaylaştırma tedbirleri almaya hatta Rusya'nın kontrölünden almaya karar vermişlerdi.

[522] O.A. Kamínska, "Diyalnist Paroplavnykh Kompaniy Chornomorsko-Azovskogo Baseynu", s. 38.

[523] Gökçen Coşkun Albayrak, *19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret,* Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktara Tezi, İstanbul 2012, s. 94.

[524] *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale,* Tome 11, Librairie de

Şirket 1865 yılından sonra *Kalas hattı* üzerinden yürüttüğü seferleri daha düzenli hale getirmişti. Şirketin aracıları tarafından kurulan bağlantılar neticesinde emtia ve yolcu hareketliliğinde önemli artış yaşandı. Aşağıdaki tabloda bu dönemde yaşanan hareketliliği görmek mümkündür.

Tablo-19: ROPİT 1865-66-67-70-71, Kalas Hattı Emtia ve Yolcu Trafiği

Yıl	Sefer Sayısı	Emtia Pud.	Piyano	Hayvan	1.Sınıf Yolcu	2.Sınıf	3.Sınıf	Güverte	Toplam Yolcu	Kazanç (ruble)
1865	36	54.326	4	28	1076	779	-	1184	3039	56.866
1866	31	50.317	-	20	761	448	-	1067	2276	43.345
1867	32	44038	-	18	1242	699	-	1540	3481	50.879
1870	24	39.916	1	12	732	534	-	1110	2376	38.033
1871	32	70.473	1	-	990	737	-	1172	2899	44.235

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska, 1865, 1866, 1867, 1870, 1871.*

Tuna üzerinde faaliyet yürüten buharlı şirket sayısının artışıyla beraber bu bölgenin ithalat ve ihracat hacminde de artış yaşanmıştır. Özellikle yolcu, emtia pazarındaki genişleme rekabetin daha da kızışmasına neden olmuştur. ROPİT bu rekabette yolcu trafiğinde etkin olsa da emtia nakli kısmında çok başarılı bir grafik çizdiği söylenemez. Nitekim 1863 yılı Tuna ithalatı incelendiğinde şirket, İngiliz Greco-Oirental, Mesajeri Maritim, Avusturya Lloyd ve Avusturya Tuna Kumpanyalarının hayli gerisinde kaldığı görülmektedir. Tuna ihracatın ise 72.010 kilogramlık taşıma ile yine sonuncu sıradaydı[525]. Ayrıca ROPİT, Avusturya-Tuna Kumpanyası ile yaptığı anlaşma uyarınca, Avusturya şirketinin taşıyamadığı yükleri desteklemekle mükellefti. Hatta Avusturya şirketi Aşağı Tuna'da o derece fazla emtia taşıyordu ki ROPİT bu şirketin taşıyamayıp ardında bıraktığı emtiayı bile taşımaya yetişemiyordu. Haliyle ROPİT'in bu hat üzerinde taşıdığı tüm emtianın kendine ait olduğu söylemez[526]. Şirketin Tuna ticaretinde bu kadar geri kalmasını birçok sebebe dayandırmak mümkündür. Lakin zikrettiğimiz üzere bunun önemli nedenlerinden biri Rusya'nın bu bölgedeki hedefinin ticaret odaklı olmaması ve rekabet yönünden ne yaparsa yapsın güçlü rakipleri ile mücadele edemeyeceğini anlamış olması ağır basmaktadır.

Challamel Ainé, Paris 1864, s. 252-253.

[525] *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, s. 263.

[526] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo ...*, s. 494.

Tuna'da buharlı gemi nakliyatı her dönem aynı şartlarda yapılmamaktaydı. Nehrin kış aylarında donması ve neredeyse birkaç aylık dönemde don vakalarının yaşanması gemi seferlerinde aksamalara neden oluyordu. Hatta Tuna'nın Osmanlı kontrolündeki dönemlerinde don olaylarının sık yaşandığı ocak ayının 16 günü *hali* olarak kabul edilmesi, yani bu dönemde gümrükten mal geçişinin olmayışı bu durumu kanıtlar niteliktedir[527]. ROPİT gemileri de don dönemlerinde buzların erimesi için aylarca demirlediği vakalar sık yaşanmıştır

Aşağı Tuna'nın uluslararası ticarete açılmasıyla beraber ticari hacminde önemli artış yaşandı. Dünyanın birçok bölgesinden gelen tüccar faaliyetlerde bulunduğu bölgede uluslararası ticari fuarlar kurmaya başladı. Bu fuarlardan en önemlisi kuşkusuz yılda iki kez yapılan Mecidiye Fuarıydı. Tuna aracılığıyla Avusturya ve Tuna civarındaki merkezlerin ürünleri kolaylıkla bu fuara gelirdi. Bundan ziyade Karadeniz yoluyla Anadolu, Rusya, Yunanistan ve İngiltere ürünlerini fuarda bulmak mümkündür[528]. Birçok ülkeden muhtelif ürünlerin pazarlandığı bu fuarda Ruslar, demir, tabaklanmış deri, koyun derisinden yapılma üstlük, çeşitli kürkler, çay pazarlamaktaydı[529]. Bunun dışında Rus ve Bulgar çiftçilerin ürünlerini tanıttığı küçük çaplı fuarlar da düzenlenmekteydi[530].

Tuna'nın artan stratejik ve ekonomik değeri bu nehir ve etrafı üzerindeki kontrolü daha önemli hale getirdi. Özellikle Rusya, Karadeniz ve Tuna bölgesini hâkimiyeti altına almak istiyordu. Bu ve bunun gibi birçok sebepten dolayı gerçekleşen 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi Rusya'ya istediği fırsatları sundu. Rusya'nın üstünlüğü ile sonuçlanan bu savaşta bölge dengeleri de bütünüyle değişti. Savaş neticesinde imzalanan antlaşmalarla Rusya'nın bu bölgedeki nüfuzu artmış ve Rusya'nın Tuna'daki ticaret hacminin artmasını da beraberinde getirmiştir[531]. Osmanlı-Rus harbi esnasında ise ROPİT'in Tuna üzerindeki faaliyetleri kesintiye uğradı. Özellikle savaşın başladığı yıl olan 1877'de şirket vapurlarının bir kısmını hükümete kiralama ve bedelsiz vermek koşuluyla Tuna askeri filosuna dâhil edilmesi ve savaşın Tuna boyutu haliyle seferleri imkânsız hale getiriyordu[532]. Zira bu dönemde sadece Odesa, Nikolayev, Kerson limanları ve Dinyeper ve Bug nehirlerinde sadece 20 vapur işleyebildi. Şirket Tuna hattında 1876 yılında 1 yapar-

Gökçen Coşkun Albayrak, *19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktara Tezi, İstanbul 2012, s. 185.

[528] *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, s. 254.

Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale, s. 255.

[530] *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, s. 242.

İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, s. 228.

[532] *General Adyutant Admiral, Nikolay Andreeviç Arkas*, Biografiçeskiy Oçerk Sostavlennıy A. M. Denisovım, Sevastopol 1877, s. 189; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 165.

ken, 1877 yılında ise hiç sefer yapamadı[533]. ROPİT, 1878 yılında ise çok düzenli olmasa da Tuna'daki faaliyetlerine devam etti. Aynı yıl *Kalas hattı* dâhilinde 18 düzenli 7 düzensiz sefer yaparak 1 yıl ara verdiği bu hattaki seferlerine devam etti[534]. Şirket 1880-81 ve 82 yıllarında *Kalas hattı* ile Tuna'da sadece birer sefer gerçekleştirdi[535]. Şirket bu yıllarda savaş ve savaş sonuçlarından dolayı olağanüstü şartlar altında çalışıyordu. Bu dönemde şirketin gelirlerinin çoğunluğunu asker ve askeri yük taşımacılığından elde etmişti[536].

1881 yılında Tuna'da sefer yapan gemi sayısı 1711'e ulaştı. Bu gemilerin çoğunluğu yelkenli gemilerdi. ROPİT haricinde Tuna'ya 38 buharlı gemi uğramıştı. Bu dönemde Tuna'daki gemi trafiğinin çoğunluğunu Yunan ve Osmanlı bandıralı gemiler oluşturmaktaydı[537] ROPİT, 1882 yılından sonra Tuna'da faaliyet gösterdiği *Kalas hattını* kapattı. Bu kararı almasının birçok nedeni vardı. Tuna nehir limanlarından deniz limanlarına aktarma yapmanın zorluğu, nehrin belli dönemlerde donması sonucu şirket gemilerinin uzun süre limanda demirlemek zorunda kalması ve özellikle rekabet şirketi bu yola başvurmaya itti. ROPİT, bu tarihten sonra daha çok deniz taşımacılığına yoğunlaşmayı tercih ederek Tuna ve civarındaki faaliyetleri *Rus-Tuna Vapur* şirketine (Rossiysko-Dunayskoye Parokhodstvo) devretti[538].

Nehir taşımacılığı açık deniz taşımacılığından farklı ayrı bir ihtisas alanı gerektiriyordu. Zira Avusturya nehir taşımacılığı konusunda önemli bir birikime sahip olduğundan dolayı Tuna'da başarı kazanması kaçınılmaz olmuştur. Dolayısıyla ROPİT bu işi daha iyi yapabileceği bir başka Rus şirketine emanet ediyordu. Rus vapur şirketlerinin ana ekseni olarak kabul edilen ROPİT'in etrafında irili ufaklı yeni taşımacılık şirketlerinin kurulması Rusların denizcilik sektöründe özel teşebbüse doğru adım attıklarını göstermektedir. Nitekim bu şirket saray danışmanı olan Yuri Evgenyeviç Gagarin tarafından kuruldu. Şirket 2 Haziran 1881 yılında Odesa ve İsmail arasında 5 yıl süreyle sübvanse edilerek sefer yapma ruhsatı

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1876 god, s. 1-6; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1877 god*, s. 1-6.

[534] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1878 god*, s. 1-6.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1880, 1881, 1882.

[536] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 184.

A&P Records, Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1882, Harrison and Sons, No: 36, Londra-1882. s. 1087.

[538] Galkina, Yulia Mihailovna, a.g.m., s. 87.

aldı[539]. Şirketin öncelikli amacı hükümet çıkarları doğrultusunda Bulgaristan ve Romanya ile daha aktif ilişkiler kurma ve Rus ürünlerinin satışı için Tuna boyunca yeni elverişli ticaret yolları açmaktı. Şirket, 21 Kasım 1883 yılından itibaren *Yuri* ve *Olga* gemileriyle Odesa-Sünne-Tulça-Kalas-İbrail-Çernovada-Silistre-Ruşuk ve Ziştovi hattında düzenli seferlere başladı. 3 yıllık süre zarfında bu hat üzerinde faaliyette bulunan şirket 1886 yılında Tuna limanları ve Odesa limanı arasındaki ticari ilişkileri geliştirmek ve Karadeniz'in Rus limanlarında da faaliyet yürütmek için isim değişikliğine gitti. 1886 yılından itibaren şirketin adı Karadeniz-Tuna Vapur Anonim Şirketi (Aktsionernoye Obshchestvo Chernomorsko-Dunayskogo Parokhodstvo) oldu. 1886-92 yılları arasında şirket gemileriyle 57 bin pud buğday ve 5780 yolcu taşındı. 1889 yılında şirketin 8 modern yolcu ve yük gemisi ile çok sayıda römorkör ve kayığı İsmail-Kili-Akkerman-Odesa hattı ile Tuna'daki uluslararası hatlarda hizmet etmekteydi. 1897 yılında şirketin Odesa, Hırşova ve Tuna civarında 19 iskele ve 28 bürosu vardı. Şirket, hükümetten son derece iyi sübvansiyon almasına rağmen Avusturya ve yerel şirketlerle rekabet etme noktasında geri kalıyordu. Bu nedenle şirket navlun ücretlerinde çoğu zaman indirime gitti[540].

1898 yılında Tuna'ya 118 Rus, 126 Avusturya, 115 Yunan, 68 İtalyan ve muhtelif devletlerin bandırasını taşıyan buharlı gemi sefer yapmıştır. Her ne kadar Rus gemileri sefer sayısı olarak üstün gözükse de gemi tonajları küçük olduğundan 126 sefer yapan Avusturya buharlılarının üçte biri oranında emtia taşımıştır[541]. Bu nedenle şirketin kâr payındaki düşüklüğü ve istenilen seviyeye gelememesi zaten şirket hisselerinin %65'ine ortak olan hükümeti harekete geçirdi. Hükümet, yeni bir düzenleme ile şirketin tüm hisselerine satın alarak Rusya Tuna Vapur Şirketini kurdu[542]. Şirket ilk kurulduğu yıllarda yük ve yolcu taşıma grafiği görülür derecede arttı. Tuna limanları arasında haftada dört sefer yapan Rus Tuna Vapur Şirketi gemileri Odesa'dan tuz, un, kumaş, alkol ve vb. ürünleri Vilkovo, Kiliya, Reni, İsmail gibi Tuna limanlarına taşıyordu. Odesa'ya ise balık, meyve, tarım ve tarım ürünleri naklediliyordu. Daha sonra şirket tarafından Odesa-Kalas ve Akkerman-Odesa hatlarında bağlantı açılmış ve bu hatlarda esas itibariyle tahıl ta-

[539] İstoriya Torgovli İ Promyshlennosti v Rossii, s. 24.

[540] Liliya Tsyganenko, "The Role of the Nobility in the Development of Navigation on the Danube, XIX - Early XX Centuries", *Journal of Danubian Studies and Research*, Vol. 3, No. 2/2013, s. 17-19.

[541] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports Roumania Report for the Year 1898 on the Trade and Commerce of the Roumania*, No. 2230 Annual Series, Printed for Her Majesty's Stationery Office by Harrison and Sons, London 1899, s. 12.

[542] Liliya Tsyganenko, a.g.m., s. 17-19.

şınmıştır[543]. Fakat bu değişiklikte Rusya'nın Tuna gemiciliği işletmesini zarardan kurtaramadı. I. Dünya Savaşı başlangıcı itibariyle Tuna'daki yüklerin büyük bir kısmı Avusturya, Romanya, Bulgaristan vapur şirketleri ile tüccar ve armatörlerin gemileri tarafından nakledilmekteydi[544].

ROPİT, her ne kadar Tuna'daki faaliyetlerine son verse de, Tuna üzerindeki ticari bağlantıları devam ettiriyor ve stratejik anlaşmalarla bu bölgedeki pazardan pay almaya çalışıyordu. Bu suretle şirket, Aşağı Tuna'daki ticaretini genişletmek ve petrol ürünlerinin tanker vasıtasıyla taşınması sağlamak amacıyla 1888 yılında *Karadeniz-Tuna Vapur* şirketine Reni'de iki kıyı rezervuarı ve 4 sarnıç dubası inşası için %5 faizle 120 bin ruble kredi tahsis etti. Bu borç *Karadeniz-Tuna Vapur Şirketinin* iki gemisinin ipotek edilmesi karşılığında gerçekleşti. Bununla birlikte *Karadeniz-Tuna Vapur Şirketi* ve ROPİT, sözleşme imzaladı. Bu sözleşmeye göre Karadeniz-Tuna Vapur Şirketi, 1 Ocak 1900 tarihine kadar ROPİT'in Reni'de bulunan istasyonundaki rezervuarından Tuna boyundaki limanlara ulaştırılmak üzere 400 bin puda kadar petrolü nakledecekti. Tuna'daki bu şirket ROPİT'in taşımacılığı bitirmeden başka ürün nakledemeyecekti. ROPİT bu anlaşma ile petrol taşımacılığını geliştirmek ve Odesa'ya petrol ürünlerini çekmeyi amaçlıyordu[545].

ROPİT ile anlaşmaya varan Karadeniz ile Tuna limanları arasında düzenli sefer yapan bu şirket 1887 yılında 44 sefer gerçekleştirdi. Aynı dönemde Avusturya Lloyd, 41, İtalyan Kumpanyası 28, Fraissinet Kumpanyası 40 sefer yapabilmişti[546]. ROPİT, petrol taşımacılığından ziyade diğer emtia ve yolcu nakil konusunda da bazı girişimlerde bulunmaktaydı. 1895 yılında kendi hatları ile bağlantı kurmak amacıyla yine *Karadeniz-Tuna Vapur Kumpanyası* ile anlaşma imzaladı[547]. Bu anlaşma ile beraber ROPİT vapurlarıyla İstanbul, İzmir, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Selanik, Pire, Tirepoli, Hios, Beyrut, Yafa, İskenderiye ve Süveyş Kanalı'ndan gelen emtia ve yolcular Karadeniz-Tuna Vapur Şirket vapurlarıyla Tuna limanlarına aktarma yapabilecekti. Aynı durum ROPİT için de geçerliydi Tuna limanlarından gelen yolcu ve emtia ROPİT gemileriyle Karade-

[543] O.A.Kamínska, a.g.m., s. 38-39.

[544] Liliya Tsyganenko, a.g.m., s. 20.

[545] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 234.

[546] *AFL. 1997 002 4414*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 2, Secretariat.

[547] Anlaşmanın tam metni için bkz. *Soglasheniye O Pryamom Dunaysko-Anatoliysko-Aleksandriyskom, Cherez Konstantinopol' Tovarnom Soobshchenii, Ustanovlennom Mezhdu Obshchestvom Chernomorsko-Dunayskogo Parohodstva i Russkim Obshchestvom Parohodstva i Torgovli*, Odesa 1894.

niz ve Akdeniz limanlarına aktarma yapabilecekti[548]. Şirket bu anlaşmalarla Orta Avrupa'yı Karadeniz'e ve Akdeniz'e bağlayan, dünya ekonomisi ile bütünleşmiş olan Tuna'daki ticari faaliyetini 1913 yılına kadar belirli bir seviyede devam ettirebilmiştir[549].

[548] *Soglasheniye O Pryamom Dunaysko-Anatoliysko-Aleksandriyskom, Cherez Konstantinopol' Tovarnom Soobshchenii, Ustanovlennom Mezhdu Obshchestvom Chernomorsko-Dunayskogo Parohodstva i Russkim Obshchestvom Parohodstva İ Torgovli,* Odesa 1894, 1-24.

[549] Constantin Iordachi, "Küresel Ağlar, Bölgesel Egemenlik ve Aşağı Tuna'da Deniz Limanı Modernizasyonu", *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri,* Çev., Neyyir Berktay, İş Bankası Yay., İstanbul 2015, s. 220.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN AKDENİZ'DEKİ FAALİYETLERİ

A. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Osmanlı Akdenizi'ndeki Faaliyetleri

Doğu Akdeniz, tarihsel olarak her dönem ekonomik ve stratejik değeri ile beraber aynı zamanda çatışmalar ve savaşlarla süre gelen önemli ticaret kentlerinin merkezi olmuştur. Batı Avrupa'da XIX. yüzyılda sanayi üretimindeki büyümenin desteklediği kapital ekonominin gelişme sürecinde, ticaret kentleri bilhassa artan sanayi üretimi için uygunluk arz eden pazarlar haline dönüşmüştür. Ayrıca liman kentlerinin önemi bir kat daha artmış, buralardaki uluslararası rekabet de paralel olarak şiddetlenmiştir. Buharlı teknolojisinin yaygınlaşması ve bunun gemilere adaptasyonu ile taşınan emtia ve elde edilen navlun gelirlerinde önceki dönemlerle kıyaslanmayacak artış yaşanmıştır. Dünya ticaretinin önemli ve aktif güzergâhlarından olan ve kısa sürede dünya ekonomik sistemi ile bütünleşen Doğu Akdeniz artan insan ve emtia akışının merkezlerinden biri olmaya devam etmiştir. Bu bakımdan bölgedeki uluslararası rekabet süreklilik göstermiştir[550].

XVIII. yüzyıl gibi geç bir tarihten itibaren denizlerde hâkim olma politikasını benimseyen Rusya'nın, Akdeniz hinterlandında faaliyet göstermesi Avrupalı rakiplerinden çok daha sonra gerçekleşmiştir. Rusya'nın Akdeniz'de düzenli olarak faaliyet göstermesi ancak Paris Antlaşmasından sonra ihracat merkezini Baltık Denizi'nden Karadeniz ve Akdeniz'e taşımasıyla belirginleşmeye başlamıştır[551]. Rus hükümeti de Avrupalı devletlerde olduğu gibi uzun mesafeli deniz ulaşımını sağlayabilen buharlı gemiler aracılığı ile bu bölgelerde etki alanını genişletmeyi tercih etmiştir. Bu süreçte Rusya, Doğu Akdeniz faaliyetlerine 1856 yılında

[550] Biray Kolluoğlu, Meltem Toksöz, "Doğu Akdeniz'in Haritalanması: Ticaret Kentleri Kartografisına Doğru" *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Çev., Neyyir Berktay İş Bankası Yay., İstanbul 2010, s. 2-10.

[551] S.F. Oreşlova, "Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Savaşlar: Sebepleri ve Kimi Tarihi Sonuçları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen, Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003, s.30.

kurduğu Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası ile başlamıştır. Fakat bu tarihlerden önce de bu limanlarda düzenli sefer yapan Batılı şirketler mevcuttu. Öncelikle Doğu Akdeniz'de üstünlüğü sağlayan İngilizler daha sonra Avusturya Lloyd Şirketi, Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Kumpanyaları ROPİT'ten önce Akdeniz limanlarında aracı kurumlar ve acenteleri ile ticari ağlar kurmuşlardı[552]. Ayrıca Karadeniz limanlarının aksine Doğu Akdeniz limanlarında faaliyet gösteren buharlı nakliyat şirketi sayısı da hayli fazlaydı. Bu durum Doğu Akdeniz limanlarının ekonomik ve siyasi değerinin Karadeniz limanlarına göre daha fazla olmasıyla açıklanabilir[553].

ROPİT, Doğu Akdeniz limanlarında 1860 yılından itibaren İskenderiye ve İskenderiye Çevresi *hattı* ile yaklaşık olarak 50 yıl düzenli faaliyet göstermiştir. Bu hatlar dâhilinde İstanbul, Çanakkale, İzmir, Sakız Adası, Mersin, İskenderun, Süveyş Kanalı, Yafa, Beyrut, Trablusşam ve İskenderiye gibi limanlara sefer yapmıştır. Rekabetin hem siyasi hem ekonomik yaşandığı bu limanlarda kumpanya, dönem dönem iyi bir ivme yakalarken rekabette çok gerilere düştüğü zamanlar da olmuştur. Ayrıca şirketin aynı dönemlerde işlerlik kazanan İstanbul hatları da mevcuttu[554].

B. İstanbul Faaliyetleri

Ruslar için İstanbul her zaman diğer Osmanlı şehirlerine nazaran daha önem arz etmiştir. Bu durumu Rusların İstanbul'a XVIII. yüzyıla kadar Çargrad (Çarların Kenti) demesinden de anlamak mümkündür[555]. 1768-74 Osmanlı-Rus Savaşı'nda İstanbul'da diplomatlık yapan ve esaret dönemi yaşayan Levaşov, İstanbul hakkında Çar'a hitaben yazdığı mektuplarında şehirden şöyle bahseder. "Neredeyse bütün Avrupa'yı gezdim, ancak hem güzellik hem de bulunduğu coğrafi konum açısından İstanbul gibi bir yer görmedim. Güneyden şehri Marmara Denizi veya Çanakkale Boğazı, doğudan Marmara Denizi'ni Karadeniz ile birleştiren Boğaziçi, kuzeyden ise bir nehrin aktığı körfez (Haliç) çevirmektedir. Bu körfez iki bin gemiyi aynı anda barındırabilen dünyanın en iyi iskelesini oluşturmaktadır". Levaşov'un da belirttiği gibi İstanbul, Asya ve Avrupa'yı birleştirmesi ve Karadeniz'den Akdeniz'e çıkışın kapısı olması son derece stratejik önemi olan konumu, onu ulaşımın vazgeçilmez noktası haline getirmiştir[556]. İstanbul'un bu

[552] V.S. Akimov, "ROPİT iz Vospominaniy o Proshlom" İstoricheskiy Vestnik, S.12, S. Petersburg 1903, s. 850.

[553] Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 153-164, Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 90-193.

[554] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1860 god.*

[555] Emine İnanır, *Rusların Gözüyle İstanbul*, Kitabevi, İstanbul 2013, s. 19.

[556] *Esir Bir Rus Diplomatun Gözünden İstanbul, Pavel Artemyeviç Levaşov'un Hatıraları (1763-*

konumu tarih boyunca onun uluslararası rekabetin odak noktası haline gelmesini sağlamıştır.

Rusların daha doğrusu Slavların İstanbul'a ilgisi erken dönemlerde başlamıştır. İstanbul 860 ve 1043 yılları arasında 4 kez Slav saldırılarına maruz kalmıştır[557]. Bu saldıralar neticesinde Slavlara İstanbul'da ticaret yapma ayrıcalığı tanınmıştır. Slav tüccarlar küçük gemileriyle Dinyeper ve Karadeniz'in Batı kısmı güzergâhını kullanarak İstanbul'a gelmiş ve burada kürk, mum ve köle ticareti yapmışlardır[558]. Fakat 1453'ten itibaren İstanbul'un ve tüm Karadeniz kıyılarının sistematik olarak Osmanlı hâkimiyetine girmesi Rusların bir müddet İstanbul'a gemileriyle ulaşmasını engellemiştir. Ancak Çar Petro'nun (1682-1725) saltanatı döneminde denizcilik konusunda atılımda bulunan Ruslar, bu durumu değiştirmiştir. Ruslar, gözlerini bilhassa Akdeniz'e bağlantılarını sağlayacak olan Boğazlara dikmişlerdi [559]. Nitekim 28 Ağustos 1699 yılında Taganrog'dan hareketle Rus elçisi Ukraintsev'i taşıyan ve Karadeniz'den İstanbul'a gelen ilk Rus gemisi özelliği taşıyan *Krepost* gemisi, Osmanlı nezdinde hem korku hem heyecan yaratmıştır[560]. Bu korku İstanbul'un kapılarının Rus gemilerinin seyrü seferine açıldığı 1774 Küçük Kaynarca ve 1779 Aynalı Kavak Antlaşmalarıyla somut hale gelmiştir[561]. Böylelikle Ruslar Karadeniz'de ticaret filolarının kurabilecek ve İstanbul üzerinden Doğu Akdeniz ve diğer dünya limanlarına açılabilecekti.

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru İstanbul üzerinden yapılan uluslararası ticaret daha önemli düzeye gelmişti. Her geçen yıl ticari hacmi artan İstanbul'da Ruslardan ziyade İngiliz, Hollandalı ve Venedikli tüccarlar yoğun bir şekilde faaliyet göstermekteydi. Ruslar bu dönemde İstanbul'da kurdukları *Rus Ticaret Şirketi* aracılığı ile Osmanlı'da çok talep gören demir ve pik demir sevkiyatını gerçekleştiriyordu. Rus sanayisi için son derece gerekli olan demirin İstanbul'a ihracı, Rusların Osmanlı pazarlarında yer edinmek için ne kadar istekli olduğunu göstermesi açısından önemlidir[562].

1771), Çev. İlyas Kemaloğlu, Eduard Khusainıv, Yeditepe, İstanbul 2012, s.39.

[557] P.A. Dethıer, *Boğaziçi ve İstanbul*, Çev., Ümit Öztürk, Eren Yay., İstanbul 1993, s. 35.

[558] Wolfgang Müller-Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 18.

[559] *BOA, HR, SYS, 27/1, (Alman Deniz Yüzbaşısı Stenzel'in Dersaadet'e En Kısa Tarik)* adlı raporudur.

[560] Fatih Ünal "Karadeniz'e Çıkan İlk Rus Savaş Gemisi...", s. 233; Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 1.

[561] Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul 1947, s. 49-60.

[562] Nikolay G. Kireev, "XVII. Yüzyıl Ortalarında Karadeniz'de Rus-Türk Ticaret İlişkilerinin Kurulması", *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl*, Ankara 1999, s. 116-118.

XIX. yüzyılın başlarında buharlı gemilerin sahneye çıkışıyla beraber İstanbul ticaretinde İngilizler, Fransızlar ve daha sonra Trieste ve İstanbul arasında sefer yapan Avusturya buharlıları ön plana çıkmaktaydı. Akdeniz'den gelen bu ticari yoğunluk ile Karadeniz'den gelen Rus ürünlerinin buluştuğu İstanbul benzer ürünlerin kıyasıya rekabetine sahne olmuştur. Her ne kadar bu dönemde Rusya'nın konum avantajı olsa da düzenli ve devletleri tarafından sübvanse edilmiş Avrupa filoları karşısında çok şanslı olduğu söylenemezdi[563].

Rum isyanını müteakiben İstanbul'a doğru ilerlemekte olan *Swift* adlı İngiliz buharlı gemisi Osmanlı'nın buharlı serüveninin başlangıcının habercisi oldu. Hatta bir geminin üzerinde ilk defa duman tüttüğünü gören İstanbul ahalisi büyük bir korkuya kapılarak devasa bir ateş gemisinin İstanbul'a doğru ilerleyişini izlemeye koyuldular[564]. Buharlılar çağına kadar son elli yıllık dönemde başta Çeşme Faciası, Navarin Olayı ve Rum isyanlarında baş aktör konumunda olan ateş gemilerinin[565] Osmanlı kamuoyu ve askeri çevrelerinde yarattığı olumsuzluklar ve tedirginlikler İstanbul ahalisinin bu denli bir korkuya kapılmasını destekler niteliktedir[566]. 1828 yılı Mayıs ayında gerçekleşen bu olay, Osmanlı topraklarında pazar oluşturmaya çalışan Avrupalı devletlerin daha 1820'lerde başlayan ve hızla yayılan fakat Osmanlı Devleti'nin gelenekçi yapısı itibariyle ihtiyatlı yaklaştığı, uluslararası rekabeti zaman ve mekânsal olarak hızlandıran gelişmenin de habercisiydi[567]. Zira 1833 yılında Levant'a ilk buharlı seferi gerçekleştirildi. Takip eden yıllarda İngiliz, Fransız ve Avusturya şirketleri Akdeniz'in önemli limanlarına seferler düzenledi. Buharlı gemiler seyahatleri daha düzenli hale getirdi. Öyle ki önceleri İstanbul ve Avusturya arasındaki seyahat 3 hafta sürerken buharlı gemilerle bu seyahat birkaç güne kadar inmeye başladı[568].

Osmanlı Devleti ilk buharlı gemisini (Swift) İngiltere'den sipariş ederken Rusya aynı yıllarda Odesa ve İstanbul arasında sefer yapması için Nikolayev Ter-

Haydar Kazgan, a.g.m., s. 34-35.

564 Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, s. 11.

565 Tarih boyunca birçok toplum tarafından kullanılmış olan Ateş gemileri düşman donanmasını imha etmek için içerisine yanıcı ve patlayacı maddelerin yerleştirildiği gemilerdir. Ayrıntıl bilgi için bkz., İlhan Ekinci, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımlar", *History Studies*, Volume 5 Issue 1, Ocak 2013, s. 129-156.

566 İlhan Ekinci, a.g.m., s. 129-156.

567 Wolfgang Müller-Weiener, *a.g.e.*, s. 95.

568 Mark Mazower; "Travellers and the Oriental City, x 1840-1920", *Transactions of the Royal Historical Society*, Sixth Series, Vol. 12 (2002) s. 62-63.

sanesinde 60 beygir gücünde *Odesa*[569] gemisini inşa etti.[570]. 1833 yılına gelindiğinde Odesa ile İstanbul arasında düzenli seferler yapılması için *Karadeniz Vapur Kumpanyası* kuruldu[571]. Şirket hazineye ait *Odesa* gemisi dışında *Naslednik, Neva* ve İmparator Aleksandr adlı vapurlarla bu seferleri gerçekleştirmiştir. 1837 yılında şirketin vapurları arasına İngiltere'de inşa edilen *Büyük Petro* vapuru dâhil olmuştur. Aynı yıl şirket Odesa ve İstanbul arasında 21 sefer düzenleyerek 325 yolcu taşımıştır[572]. Fakat bu şirketin sürekli zarar etmesi, 1841'de seferlerini durdurmasına neden olmuştur. Şirkete seferlerini devam ettirilebilmesi için Prens Vorontsov'un vasıtasıyla 75 bin rublelik yardım yapılmış ancak tüm desteklerine rağmen 1843 yılına kadar hizmet verebilmiştir. Aynı yıl İngiltere'den 4 buharlı gemi sipariş edilerek Odesa ve İstanbul arasındaki seferleri gerçekleştirmek için girişimde bulunulmuştur. Nitekim 1845 yılında hem Odesa ile İstanbul hem de Odesa ile diğer Rus limanları arasındaki bağlantıyı sağlamak üzere *Novorossysk Vapur* İşletmesi kurulmuştur[573]. Bu şirket kurulduğu andan itibaren kayda değer kazanımlar elde etmiştir. Şirketin Odesa-İstanbul hattındaki kayda değer başarısı 1847-1853 yılları arasındaki gelirlerinden oluşan tabloda gösterilmiştir.

Tablo-20: Novorossysk Şirketinin 1847-1853 Yılları Arası İstanbul Hattı Geliri

Yıl	Gelir	Yıl	Gelir
1847	84.357	1851	58.622
1848	59.680	1852	71.075
1849	58.652	1853	50.019
1850	54.136		

Kaynak: Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovyy Flot i Srochnoye Parokhodstvo...*,, s.28.

[569] 24 Temmuz 1828 yılında Odesa limanına giriş yapan Karadeniz'de seyrisefer yapan ilk Rus buharlı gemi olarak bilinen Odesa, 7,5 metre uzunluğunda 60 beygir gücündeydi. Fakat bu gemi Odesa ve Kırım arasında gerçekleştirdiği ilk seferinde bazı teknik aksaklıklar yaşadı. bkz., F. Shevchenko, "Port Pripiski – Odessa" *Morskoy Flot*, 1978, S. 7, S. Petersburg, s. 27-28; A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli 1857-1869g", *Deribasovskaya-Rishelyevskaya : Odesskiy Al'manakh*, Odesa 2009, No:40 , s. 8-9.

[570] A. A. Skalkovskiy, "Russkoe Obşestvo Parohodstva...", s. 8-9.
İstoriya Torgovli İ Promyshlennosti v Rossii, s.17.

[572] F. Shevchenko, a.g.m., s. 27-28.

[573] Istina o Russkom Obshchestve Parokhodstva i Torgovli, Sankt-Peterburg 1910, s.1; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 1-4.

Bu şirketlerden ziyade İstanbul'da sadece iç hatlarda sefer yapan küçük çaplı Rus girişimciler de mevcuttu[574].

Ruslar, İstanbul pazarında yer edinmeye çalışırken İngilizler *Levant Kumpanyasının* İstanbul'da kazandığı asırlık tecrübesinden de istifa ederek İran'dan gelen mallarının taşınması için İstanbul'dan geçen ve Trabzon'a uğrayan önemli bir hat kurmuştu. 1836'ya kadar devam eden bu hattaki seferler daha sonra yine 1829'da Avusturya'nın kurduğu *Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi* tarafından devam ettirilmiştir. Zira bu şirket Tuna'dan Trabzon ve İstanbul'a oradan da İzmir ve Selanik'e seferler düzenlemiştir. Avusturya Lloyd Kumpanyası ise bu rekabete, şirketin ilk gemisi olan *Arciduca Ludvica*'nın 16 Mayıs 1837 tarihinde İstanbul'a gerçekleştirdiği sefer ile dâhil olmuştur[575]. Rusların en önemli rakiplerinden olan Fransızlar, 1835 yılında kurulan *Deniz Posta Servisinin* (Le Service Maritime Postal de l'Etat) *Scamandre* olarak isimlendirilen buharlısıyla 1837 yılında Marsilya ile İstanbul arasında düzenli seferlere başlamıştır[576]. İstanbul'da saydığımız şirketler dışında irili ufaklı muhtelif ülkelere ait buharlı şirketler de faaliyet yürütmüştür. Bunlar arasında en önemlileri, Fransız, *Rostand Kumpanyası* (Rostand et Compagnie) Marsilya-İstanbul hattında, İngiliz, *Peninsular Oriental*, Londra-İstanbul-Trabzon hattında faaliyet yürüten şirketlerdi. Sonuç olarak 1860'lı yıllara kadar İstanbul'da sekiz yabancı buharlı vapur şirketi düzenli olarak işlemekteydi[577].

İstanbul'da buharlı gemi trafiği her geçen gün artmaktaydı aslında bu hareketlilik yaklaşmakta olan bir savaşın ekonomik ayağının habercisiydi. Batılı Devletler ile Ruslar arasında bilhassa Karadeniz üzerinden siyasi ve ekonomik rekabet Osmanlı limanları üzerindeki nakliyat şirketleri üzerinden gerçekleşiyordu. Bu limanlar üzerinden bilhassa limanların başkenti hüviyetinde olan İstanbul Limanı üzerindeki üstünlük beraberinde siyasi üstünlüğü de getirecekti. Nitekim patlak veren Kırım Savaşı ve iktisadi nedenleri bu görüşleri destekler niteliktedir. Savaşın başlamasıyla beraber limandaki gemi trafiğinde önemli oranda düşüş yaşanmıştır. Boşalan bu büyük pazarda Fransız Mesajeri Maritim ve İngiliz Peninsular Oriental Kumpanyaları, mensup oldukları ülkeler Osmanlı safında savaşa dâhil olduklarından dolayı, savaşta buharlılarıyla lojistik destekte bulunmuş, çok sayıda asker ve teçhizatın taşınmasını sağlamışlardır. Mesajeri Maritim Kumpanyası 1854-1856 aralığında Marsilya-İstanbul ve savaşın geçtiği cepheler arasında 120.424 asker,

[574] Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye,* s. 17.

[575] Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 18.

[576] Sülayman Uygun, *a.g.e.*, s. 174.

[577] Wolfgang Müller-Weiener, *a.g.e.*, s. 97-98.

92.860 sivil ve önemli miktarda askeri ve sivil emtiayı taşımıştır[578]. Şirket savaş esnasında yaptığı hizmetlerden dolayı Osmanlı nezdinde büyük saygınlık kazanmıştır.

Kırım Savaşı'ndan sonra İstanbul'daki gemi trafiği hızla artmış, daha önceleri küçük şirketlerle bu limanda faaliyet gösteren Ruslar, Batılı anlamda kurduğu ilk şirket olan ROPİT ile 22 Mayıs 1857'de ilk yurt dışı seferini İstanbul'a yaparak bu rekabete dâhil olmuştur[579]. Bilhassa Kırım Savaşı sonrasında seferlerine başlayan Rus kumpanyası siyasi ve askeri olarak Karadeniz'den uzaklaştırılan Rusya'nın iktisadi ve ticari olarak kayıplarını telafi etme noktasında önemli bir aracı görevini üstlenmiştir. Bu nedenle şirketin İstanbul üzerinden gerçekleşen birçok hattı mevcuttu. Bunlardan ilki 352 mil uzunluğunda yaklaşık olarak 14-15 saat süren İstanbul-*Odesa hattıydı*[580]. Rusya için bu hat fazlasıyla önem arz ediyordu. Çünkü şirket Karadeniz'in Kuzeyi, Doğu ve Güney kıyıları ile Batı'ya ve Doğu Akdeniz istikametine gidecek olan yolcu, mal ve mektup takasının İstanbul'da yapmayı arzuluyordu[581]. ROPİT, bu hat üzerinde ciddi rakiplerle karşı karşıya olduğunu biliyordu bu nedenle en gösterişli ve konforlu gemilerini müşterilerine en uygun fiyat ve en hızlı ulaşım garantisi ile sunmayı hedefliyordu[582].

Kumpanya, *Odesa-İstanbul hattı* faaliyetlerine başladığı 1857 yılında 23 sefer yapmış 487.907 pud emtia ve 2875 yolcu taşımıştır. Kumpanyanın 1857 raporu incelendiğinde tüm hatlar nezdinde İstanbul hattının %53,03'lük bir paya sahip olduğunu görüyoruz[583]. ROPİT dışında bu hat üzerinde Mesajeri Maritim, Avusturya Lloyd, İtalyan Florino Rubattino şirketleri de faaliyet yürütmekteydi. Şirket bu hat üzerinden mil başına 2 ruble sübvansiyon alırken diğer şirketler herhangi bir sübvansiyon almıyorlardı. Bu nedenle bu hatta ROPİT'in üstünlüğü söz konusuydu[584].

ROPİT'in bir diğer hattı olan İstanbul-*Sivastopol hattı* ise öncelikli olarak Odesa limanının donması halinde ticari malların Sivastopol üzerinden demiryo-

[578] Süleyman Uygun, *a.g.e*, s. 179-180.

Morskoy sbornik, Tom, XXIX, No. 6, iyun 1857. s. 1578; O.A.Kamínska, "Diyalnist Paroplavnykh Kompaniy Chornomorsko-Azovskogo Baseynu" *Istorychnyy Arkhiv*, Naukovi studiyi: Zb. nauk. pr. — Mykolayiv: CHDU im. Petra Mohyly, 2012. s. 36.

[580] Nikolai Nikolaevich Reikhal't, *Po Chernomu Moriu*, s. 3; Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovyy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 541.

[581] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 17.

[582] Skalkovskiy K.A., *a.g.e.*, s.541-542.

[583] *Otchet Vysochayshe Utverzhdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli s 3 Avgusta 1856 goda po 31 Dekabrya 1857 Goda (1858)*, s. 65.

[584] A. Gorenko "O Deyatelnosti Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli", s.17.

lu vasıtasıyla iç bölgelere kolaylıkla aktarılması için açılmıştı. Zira Odesa Limanı'nın donma vakası sık yaşanmıştır. Bu hat düzensiz seferlerine erken başlasa da Sivastopol'da düzenli seferlerine ancak 1878 yılında başlayabilmiştir[585]. Şirketin *Taganrog-İstanbul hattı*[586] ise 1858'de vapur yetersizliğinden dolayı düzensiz olarak seferler yapabilmiştir[587]. Bu hat ancak 1860 yılından itibaren düzenli seferler gerçekleştirmeye başlamıştır ki, aynı yıl İstanbul-Taganrog arasında 22 sefer düzenlemiş 145.859 pud emtia, 14.192 yolcu taşınmıştır[588]. Şirket *Odesa-İstanbul hattında* olduğu gibi bu hat üzerinde her mil için 2 ruble sübvansiyon almıştır[589].

Doğu ve Batı ticaretinin en büyük merkezlerinden biri olan İstanbul en önemli pazarlardan biriydi. Rus mallarının kolaylıkla satılabileceği, alıcı bulabileceği ve daha uzak pazarlara dağıtılabileceği önemli bir merkezdi. İstanbul'da bulunan pazarlar ve ticari sokaklar önemli ticari potansiyele sahipti. İstanbul adeta uluslararası rekabetin yaşandığı küçük bir dünyaydı. Rus şirketinin Galata'da acentesi mevcuttu. Bu acentenin temsilcisi Rus asıllı M. Melandionsu idi. Galata'da şirkete ait iki depo vardı. Şirketin pazarlamak üzere getirdiği havyar, yağ, peynir, et ve deniz ürünleri burada muhafaza edilmekteydi. Rusya'nın İstanbul elçisi olan İgnatiyev bizzat şirketin faaliyetlerinde kolaylık sağlanması ve Rus ticaret evlerinin kurulup Rus fabrikalarında üretilen emtianın İstanbul pazarlarına ulaşması için Osmanlı bürokrasisiyle önemli temaslarda bulunmuş ve şirketin İstanbul pazarında yer edinmesini sağlamıştır[590].

Şirketin İstanbul üzerinden sefer gerçekleştirdiği başka hatları da mevcuttu. Haziran 1865'de Yunan hükümeti ile yapılan anlaşma neticesinde ROPİT, Pire ve Sire adasında araziler satın aldı. Yunan hükümeti tarafından şirkete bazı ayrıcalıklar tanındı. Bunun sonucunda ROPİT, Odesa-İstanbul-Sire arasında iki haftada en az bir kere, Odesa-İstanbul ve Pire arasında ise en az ayda bir sefer yapmayı taahhüt etti[591]. Ayrıca şirketin *Anadolu hattı ve İskenderiye hattı* da İstanbul güzergâhını kapsamaktaydı. Feodosiya ve İstanbul arasında kurulması planlanan hat ise

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1878 god, s. 1-5.

[586] Kumpanya, 1861 yılında İsveç'te Taganrog-İstanbul hattı için 204 bin rubleye 2 gemi satın aldı. Bkz., *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1861 god*, s. 8.

[587] *Morskoy sbornik*, Tom, XLIV, No. 11, Noyabr 1859 "1859, na Yego Zametki na Otchet Russkogo Obshchestva Parokhodstva İ Torgovli za 1858 god", s. 126.

[588] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1860 god*, s. 1-5.

[589] A. Gorenko, a.g.m., s.18.

[590] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s.236. Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 44.

Fedosiya Limanı'na yapılması düşünülen demiryolu projesinin iptali neticesinde hattın önemini yitirmesi ile beraber gerçekleşmedi. Yukarıda bahsedildiği üzere İstanbul, şirketin dağıtım merkezi konumundaydı bu nedenle yük taşımacılığı ile bu hattın gelirinin hızla arttığını görmekteyiz[592].

Tablo-21: 1861-65 Yılları Odesa-İstanbul ve Taganrag-İstanbul Hattı Yolcu ve Yük Hareketliliği

Odesa-İstanbul Hattı			Taganrog-İstanbul Hattı			
Yıl	Sefer	Yük	Yolcu	Sefer	Yük	Yolcu
1861	50	482.859	4.953	-	-	-
1862	49	470.616	4.814	12	113.523	1888
1863	55	876.082	4.952	13	181.015	2272
1864	60	1.092.187	5.399	8	114.684	353
1865	56	1.003.542	5.276	3	74.515	112

Kaynak: Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1861,1862,1863,1864,1865 god.

Özellikle 1862 yılından sonra yük gelirlerindeki artış şirketin yerel tüccarlarla yaptığı anlaşmalar neticesindeydi. Şirket değirmen sahipleri ile yapılan ve unlarını sadece kumpanya gemileriyle göndereceklerini taahhüt etmeleri sonucu varılan antlaşma neticesinde İstanbul'a nakledilen unda tarife indirimi uyguluyordu. Daha önceleri bu tüccarlar unlarını daha az ücret talep eden İngiliz gemileriyle göndermeyi tercih ediyorlardı. Bu hattaki karlılığın bir başka nedeni ise İstanbul'a yapılan hayvan nakliydi[593]. Bu dönemlerde İstanbul nakliyatındaki en büyük hacme Mesajeri Maritim sahipti, ROPİT ancak Lloyd Kumpanyasından sonra gelmekteydi. Osmanlı bandıralı vapurların bu nakliyattaki yeri sadece %6.59'du[594].

Taganrog-İstanbul hattının kar oranı ise oldukça düşüktü. Şirket önemli miktarda kar elde ettiği *Odesa-İstanbul hattının* sefer sıklığını haftada bir olarak belirledi[595]. Bu nedenle kumpanya filosunu 1867 yılında inşası biten 3 gemi ve

[592] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god*, s. 1-5.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1863, s.1-5; Ilovayskiy *a.g.e.*, s. 83-84.

[594] *Annales Commerce du Exterieur Publiées, Annales du Commerce Extrieur, No. 20. Turquie*, Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 43.

[595] M.N. Barışnikov, a.g.m., s. 120.

Fransız Mesajeri Maritim şirketinden satın alınan 1 gemi ile büyüttü. Bununla birlikte söz konusu şirket ile anlaşma yapılmış ve bu anlaşmaya göre Mesajeri Maritim Poti'de ROPİT ise anlaşma süresince Poti ile Marsilya ve İstanbul ile Marsilya arasından hat açmaktan feragat ediyordu[596].

1870'li yıllara gelindiğinde ROPİT'in Odesa Demiryolu Şirketi ile birleşmesi gerçekleşti. Bu olay Odesa-İstanbul arasındaki yükün çoğunluğunu oluşturan un ve buğday ürünlerinin şirket gemileriyle daha kolay şekilde taşınmasını sağlamıştı[597]. Aynı yıllarda ve sonrasında nicel ve nitel yönden İstanbul Limanı'na uğrayan buharlı gemi sayısı hayli arttı[598]. Artan gemi trafiği ve Boğaz girişinin her iki yakasında da sert kuzey rüzgârlarının esmesi gemi kazalarının sık yaşanmasına neden oluyordu. Nitekim 1862 yılında *Kolhida*, 1872 yılında ROPİT'e ait *Kornilov*[599] vapuru Marmara'da şiddetli rüzgâra tutulmuş bu nedenle kayalıklara çarpmış ve büyük yara almışlardır. Söz konusu gemilerin şirkete zararı oldukça büyük olmuştur. Bunun dışında şirketin Marmara ve Boğazlar 'da karıştığı kaza sayısı oldukça da fazladır[600].

1871 yılında İstanbul Limanı'na ROPİT, *Odesa-İstanbul hattı* ile 55 sefer 1.639.797 pud emtia, 8075 yolcu, *Taganrog-İstanbul hattı* ile 1 sefer, 32.169 pud emtia, 16 yolcu taşımıştır. Bunlara ek olarak kumpanya, İstanbul'a *Anadolu hattı* ile 53, *Marsilya hattı* ile 3 ve diğer muhtelif hatlarla beraber toplamda 205 sefer gerçekleştirmiştir[601]. Aynı yıl İstanbul Limanı'na 707 adet İngiliz buharlısı uğramıştı. İngilizlerin yanı sıra, Avusturyalılar 396, Fransızlar 318 vapurla İstanbul gemi trafiğinin önemli bir paya sahipti. Ancak İstanbul limanında tonaj olarak buharlılara göre küçük olsalar da halen yelkenli gemilerin yoğun faaliyet gösterdiğini görmekteyiz[602]. Lakin yelkenli gemilerin İstanbul Limanı'ndaki hacmi giderek azalmıştır. 1875'te yelkenli gemiler İstanbul Limanı'na giren toplam gemilerin %83'ünü oluştururken toplam tonajda bu oran %46'ydı. 1881 yılında ise limana gelen gemilerin %65'nin yelkenliler oluştururken toplam tonajda bu rakam %19'a kadar düşmüştür[603].

[596] Ilovayskiy, a.g.m., s. 17.
Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1870 god.

[598] Wolfgang Müller-Weiener, *a.g.e.*, 126-127.

[599] Ayrıntılı bilgi için bkz., Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*, s. 46.

[600] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1862 god*, s.20; Ilovayskiy, a.g.m., s. 141-142.

[601] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1871 god*, s.1-5.

[602] *A&P Records, Reports Relative to British Consular Establishments 1858&1871, Part III, (Ottoman Dominions)*, Printed by Harrison and Sons, London 1872, s. 33.

[603] Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 104.

İstanbul Limanı'na çok sayıda vapur uğramasına rağmen modern anlamda yükleme-boşaltma yapılabilecek bir tesise sahip değildi. Öyle ki İstanbul'a gelen buharlı gemilerin çoğu kıyıdan birkaç yüz metre ötede Haliç ağzının yakınında bulunan şamandıralara demir atmak zorunda kalıyorlardı. Bu eski yöntem gemilerin yükleme-boşaltma sürelerini uzatmakta ve maliyeti arttırmaktaydı. Zira İstanbul Limanı'nın rakibi olan İzmir Limanı'na 1876'da yeni liman tesisinin yapılması bu limanın buharlı trafiğinin önemli miktarda artmasını sağlamıştır[604]. İstanbul Limanı'nın modern bir yapıya dönüşmemesinin önündeki en büyük engellerden biri limana yanaşan veya uzakta demirleyen gemilerin emtia ve yolcu boşaltmasını sağlayan rıhtım işçileriydi. Lakin bu işçiler çoğunlukla tarifelerin çok üstünde ücret talep etmekteydi. Bu durumu şirketin yolcuları için hazırladığı seyahat rehberlerinde bile görmek mümkündür[605].

1877-78 Osmanlı-Rus harbi süresince şirket İstanbul hatlarında sadece 1877 yılında faaliyette bulunamadı. *Odesa-İstanbul hattında* 1876'da 87, 1878'de 259 sefer gerçekleştirdi. Buradan da anlaşılacağı üzere Osmanlı-Rus savaşı şirketin İstanbul faaliyetlerini düşürmemiş aksine savaş bitiminde asker ve teçhizatının taşınmasıyla zirveye çıkmıştır[606]. Hatta şirket 21 Mayıs 1877 yılı yeni tüzüğünde *Odesa-İstanbul hattı* ve *Sivastopol-İstanbul hattını* arttırarak haftada bir defa sefer yapacak şekilde düzenledi. Bunların yanı sıra İstanbul üzerinden gerçekleşen İskenderiye ve Çevresi *hattı*, *Direkt İskenderiye* ve *Anadolu hattı* iki haftada bir sefer yapacaktı. Böylelikle neredeyse İstanbul Limanı'na her gün bir şirket gemisi yanaşmış olacaktı[607]. Şirketin *Odesa-İstanbul hattındaki* en önemli rakibi Mesajeri Maritim Kumpanyası idi. Fakat ROPİT bu süreçte Fransız şirketinden daha iyi konumdaydı. Odesa'da şirketin çok sayıda tedarikçisi mevcuttu, onlar aracılığıyla Odesa-İstanbul hattındaki emtia trafiğini tekeline almıştı. Bunun yanı sıra şirketin bu hat üzerinde Mesajeri Maritim Kumpanyasından daha uygun fiyata yolcu ve emtia taşıması şirketi daha tercih edilir kılıyordu.

[604] Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi (1881-1908)*, Çev. Sabri Tekay, Ankara 1987, s. 86-87.

[605] *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914*, s. 247.

[606] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1876 god*, s.1-5; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1878 god*, s.1-5.

[607] *Ustav 1877*.

Tablo-22: ROPİT ve Mesajeri Maritim Kumpanyası Odesa-İstanbul Hattı Ulaşım Fiyatları

ROPİT			Mesajeri Maritim			
	1. sınıf	2. sınıf	Güverte	1. Sınıf	2 sınıf	Güverte
Odesa'dan İstanbul	6.53	4.26	1.14	8.52	6.82	1.14
İstanbul'dan Odesa	10.45	6.80	1.82	11.36	7.36	2.27
Odesa'dan Batum	6.04	4.72	1.52	-	-	-

Kaynak: Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovyy Flot i Srochnoye Parokhodstvo*, s.529.

1880 yılına girerken İstanbul Limanı'ndaki gemi trafiğinin artmasına paralel olarak bu limanda faaliyet gösteren vapur şirketi sayısında da artış oldu. Daha 1870'lerde limana 15 yabancı vapur şirketi sefer düzenliyordu. Bu şirketlerden 6'sı İngilizlere aitti. Yabancı şirketlerin yanı sıra İstanbul'daki iç ulaşımda Şirket-i Hayriye ve *Fevaid-i Osmaniye* faaliyet yürütüyordu[608]. 1900'lü yıllara gelindiğinde bu şirket sayısı 4'ü yerli, 26'sı yabancı olmak üzere 30'a ulaşmıştı. ROPİT, Lloyd ve Mesajeri dışında, Burns&Macıver, Fransız Fraissinet, London Steam Navigation Company bu şirketlerden bazılarıydı[609]. Haliyle İstanbul Limanı'nda artan şirket sayısı rekabetin de aynı oranda artmasına sebebiyet veriyordu. Şirketler daha çok emtia ve yolcu elde edebilmek adına sefer sayılarında, geliş gidiş saatleri, gemi konforu ve ücretlerinde sürekli değişiklikler yapmaktaydı. Örneğin ROPİT 1882 yılında diğer şirketlere oranla zaten düşük olan *Odesa-İstanbul hattı* ücretinde 10 frank indirime gitti. Bu durum bilhassa Mesajeri Maritim kumpanyasının bu hat üzerindeki gelirini hayli azalttı[610].

[608] Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e*, s. 106.

[609] Wolfgang Müller-Weiener, *a.g.e.*, s. 130-131.

[610] *AFL 1997 002 4404*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.

Tablo-23: ROPİT 1880-81-82-83-84, Odesa İstanbul Hattı Emtia ve Yolcu Trafiği

Yıl	Sefer Sayısı	Emtia Pud.	Piyano	Hayvan	1. Sınıf	2. Sınıf	3. Sınıf	Güverte Yolcusu	Toplam Yolcu Sayısı	kazanç (ruble)
1880	50	1.264.777	-	17.031	254	459	4792	-	5505	208.467
1881	51	677.777	-	14.246	236	410	3980	-	4620	147.595
1882	53	855.272	2	9010	227	384	4645	-	5256	173.689
1883	44	723.757	-	8.282	197	334	4672	-	5203	159.180
1884	48	688.398	-	8406	203	343	5825	-	6371	185.543

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska, 1880, 18881, 1882, 1883, 1884.*

Şirket *Odesa-İstanbul Hattı* da dâhil olmak üzere 1880 yılında yük taşımacılığından önceki yıllara kıyasla daha az gelir elde etti. Aynı yıl yolcu gelirlerinde ise artış gözlenmekteydi. Yük taşımacılığındaki genel düşüşün sebebi Rusya'nın güneyinde gerçekleşen hasadın kötü geçmesi idi. Odesa-İstanbul arasında önemli miktarda tahıl taşındığı düşünülürse yük taşımacılığındaki bu düşüşün gerçekleşmesi normaldi[611]. Her ne kadar şirketin Odesa-İstanbul arasındaki sefer sayısında düşme olsa da 1878'de düzenli seferlere başlanan *Sivastopol-İstanbul hattı* ile seferler sıklık kazanıyordu. Zira kumpanya Sivastopol ve İstanbul arasında 1880'de 51, 1881 ve 1882'de 52, 1883'de 33, 1884'de ise 38 sefer düzenledi[612]. Ayrıca ROPİT, bizzat Rus Çarı II. Aleksandr'ın mektup yoluyla ilettiği dileğinin yerine getirilmesi amacıyla Odesa-Varna-Burgaz-İstanbul güzergâhından oluşacak *Rumeli hattı'nı 1878*'de faaliyet soktu[613]. Bu hattın kurulma amacı ticari olmasının yanı sıra daha çok siyasiydi. Bu hatla Rus hükümeti, Bulgarlarla yakın ilişkiler kurup Balkanlar'da teşkilatlanmayı ümit ediyordu[614]. ROPİT, bu hat ile beraber 1879 yılında 170 sefer gerçekleştirerek 1.106.494 pud emtia, 87.170 yolcu taşıdı[615].

Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 26-go Aprelya 1881 g. Sankt-Peterburg 1882.

612 *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1880, 1881, 1882,1883, 1884 god.*

613 Ilovayskiy *a.g.e.*, s. 182.

614 Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo ...*, s.543.
Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1879 god s.1-5.

Şirketin İstanbul hatlarındaki bu yoğunluk haliyle yükleme ve boşaltma işlemlerinde aksaklıkların meydana gelmesine sebebiyet veriyordu. Bu nedenle ROPİT, Sivastopol-İstanbul ve Rumeli hatlarının süreli vapurları İstanbul'da bir araya geldiği ve bunların hızlı bir şekilde boşaltılması ve yüklenmesi zaruri olduğundan dolayı İstanbul Limanı'nda çalışması için 23.646. bin rubleye buharlı motor satın aldı[616]. 1885 yılında ROPİT, Osmanlı ve Rus hükümeti arasında yapılan anlaşma neticesinde Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan çok sayıda at, çuha, çizmeyi taşıdı. Gönderilen atların çoğunluğu Macaristan topraklarından sağlanırken çuha ve çizmelerin büyük kısmı Moskova ve Odesa'daki fabrikalardan tedarik edildi. Bu sevkiyatta yaklaşık olarak 100 bin arşın ürün şirket gemileri tarafından taşındı. Ayrıca aynı yıllarda 1.183.400 rublelik askeri elbise ROPİT gemileriyle İstanbul'a ihraç edilmiştir[617].

1890'lı yıllar büyük bir pazar ve bilhassa transit geçiş limanı hüviyetinde olan İstanbul Limanı için çok iyi geçmemiştir. Balkanlar'da yaşanan hadiseler Anadolu'da yaşanan Ermeni olayları İstanbul'daki ticari hareketliliği olumsuz olarak etkiliyordu. Ayrıca Anadolu'nun iç bölgelerinden İstanbul aracılığı ile getirtilen emtianın artık direkt olarak Avrupa'dan ve diğer limanlardan sağlanması durumu daha da kötüleştirdi. Bunların yanı sıra İstanbul'a direkt sefer yapan şirket sayısının da artması şirketlerin faaliyetlerini daraltti[618]. Fakat ROPİT için durumun çok değiştiği söylenemez, şirket raporları incelendiğinde İstanbul seferlerinde artış gözlenmektedir. Zira 1890'da şirket, *Odesa-İstanbul hattı* üzerinden 51 sefer düzenlemiş, 1.082.881 pud emtia, 9550 hayvan ve 3082 yolcu taşımıştır. *Sivastopol-İstanbul hattıyla* ise 52 sefer, 656,284 pud emtia, 370 hayvan ve 4225 yolcu nakli gerçekleştirmiştir. Keza şirket, *Taganrog-İstanbul hattı* ile de 2 düzensiz sefer düzenlemiştir. Bu hatların yanı sıra ROPİT, İstanbul Limanı dâhilinde bulunan *Anadolu hattı ile* 51, İskenderiye *hattı* ile 56 sefer yapmıştır[619]. Ayrıca şirket kapanan *Rumeli hattı* yerine yine bizzat Çar'ın emriyle 1896 yılında Odesa-Varna-Burgaz-İstanbul arasında *Karadeniz-Bulgar hattını* 2 hafta da bir süreli vapur seferi yapacak şekilde faaliyete sokmuştur[620].

1892-94 yılı İstanbul Limanı ithalatına baktığımızda İngilizlerin bu pazardaki malların büyük çoğunluğunu taşıyarak kesin üstünlük sağladığını görüyoruz.

[616] Fakat bu hat 1885 yılında Bulgaristan'da yaşanan karışıklıklar nedeniyle kapatıldı. bkz., Ilovayskiy S.I. *Istoricheskiy ocherk 50-letiya Russkogo Obşestva Parohodstva...*, s. 193.

[617] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo ...*, s. 237-238.

[618] *AFL 1997 002 4404*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1902, Chapitre 2, Secretariat.

[619] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1890 god*, s.1-5.

[620] *Ustav 1896.*

Avusturyalılar ise ancak İngilizlerin yarısı kadar bir ticari hacme sahipti. Fransızların bu nakliyattaki yeri Avusturyalılardan sonraydı. İstanbul'da Rusların yeri ise bu üç yılda İngiliz, Avusturya ve Fransızların ardından geliyordu. Bu dört devlet dışında İstanbul nakliyat piyasasının yeni aktörleri ancak bu pazarın %25'ini oluşturmaktaydı[621]. Aynı dönem İstanbul ihracatında yine İngilizlerin üstünlüğü devam etti. Fakat ihracatta Fransızlar, Avusturyalıları geçmişti. Ruslar ise ancak İtalyan ve Yunanlılardan sonra çok az bir paya sahipti[622]. Aşağıdaki tablodaki gemi hareketliliğinden bu durumu daha net görmek mümkündür.

Tablo-24: 1893-1897 Arasında İstanbul Limanı'na Gelen Gemiler

Yıl	Yunan	Osmanlı	Avusturya	Rus	Fransız	İtalya
1893	336	946	335	257	236	176
1894	418	1098	405	284	262	175
1895	387	971	388	272	243	200
1896	342	970	349	319	310	215
1897	380	796	351	326	298	235
Toplam	1893	4781	1828	1483	1349	1001

Kaynak: *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of the Cosntantinople*, No. 2196, Londra-1899. s. 7.

1897 yılından itibaren kumpanya, iki hafta da bir İstanbul ve İzmir arasında gidiş-gelişli, Atina ve Selanik limanını da kapsayan *Makedonya hattını* açtı. Aynı yıl bu hat üzerinden 26 sefer gerçekleştirildi[623]. Şirket her ne kadar İstanbul seferlerini sıklaştırsa da tatmin edici seviyede kar elde edemiyordu. İşletmenin az kar getirmesi hissedarlar arasında da tartışma konusu haline gelmişti. Nitekim 1902 yılında şirket tarafından oluşturulan komisyon Fransız Mesajeri Maritim kumpanyasının karlılığı ile ROPİT'inkini karşılaştırarak sorunun kaynağını bulmaya çalıştı. Komisyonun araştırmaları neticesinde ROPİT, genel olarak hatlardan

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of the Cosntantinople, No. 2196, Londra-1899. s. 34.

[622] *A&P Records, a.g.r.*, s. 33.

[623] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1897 god.* s.1-5.

Mesajeri Maritim göre %6 veya 1.200 bin ruble daha fazla gelir elde ettiği ortaya çıktı. Ancak giderler ise tersi durumu göstermekte, ROPİT'in giderleri %42,4 iken Mesajeri Maritimin ise %37,6 dolaylarındaydı. Giderlerdeki bu önemli fark tasarruf tedbirlerinin yokluğuna işaret ediyordu. Şirketin en çok gideri olan acentesi ise İstanbul Limanı'ndaydı. Öyle ki şirket 86 bin ruble yolculardan 92 bin ruble yüklerden gelir elde ederken 80 bin ruble gider göstermekteydi. Bu durum şirketin İstanbul'daki faaliyetlerini olumsuz olarak etkiliyordu. Bu nedenle şirket İstanbul acentesinin giderlerinin en aza indirmek için çeşitli önlemler almaya başladı[624]. Fakat İstanbul gibi siyasi, askeri ve stratejik bir merkezin vazgeçilmezliğinin farkında olan acenta bu önlemlerin başarılı olmamasında önemli bir etkendi.

1900'lü yıllarda son durağı ve geçiş güzergâhı İstanbul Limanı ile bağlantılı irili-ufaklı çok sayıda şirket vardı. Genelde şehrin tüketim mallarıyla dolu olan bu gemiler dönüş yollarında Rusya'dan veya Balkan vilayetlerinden ekseriyetle tahıl götürmekteydiler. Bu nedenle Odesa, Taganrog ve Nikolayev limanları önemli yükleme merkezi konumundaydılar[625]. ROPİT, tekelinde olan bu limanlara uğrayamayan şirketlere İstanbul'a sık olarak düzenlediği seferlerle tahıl sevkiyatını gerçekleştiriyordu. 1912 yılında İstanbul'un en önemli ithalat ürünü olan un çoğunlukla Rusya ve Romanya'dan karşılandı. ROPİT ve Romanya Kumpanyası İstanbul'a hafta da ortalama 25.000 bin çuval un taşıdı. Toplamda ise bu iki şirket 1911'de 128.666. 1912'de 286.145 çuval unu İstanbul'a ihraç etti[626].

1900'lerin başlarında İstanbul Limanı'nda işleyen vapur şirketlerinin sayısı ve tonajlarında artış yaşanmıştır. Ticaretin arttığı ve rekabetin daha derinleştiği bu dönemde İngilizler önceki yıllarda olduğu gibi İstanbul ticari hacminin neredeyse yarısına sahipti. 1901 yılı İstanbul'a toplamda 12.147.552 tonajlı gemi gelmiş bunların 5.398.242'si İngilizler, 455.794 Avusturya Lloyd, 222.489'unu Fransızlar Mesajeri oluştururken ROPİT ise 643.487 tonajlı gemileriyle İstanbul Limanı'nda çıkış yakalamıştır[627]. Bu sıralama bir sonraki yıl da aynen devam etmiştir[628].

Doklad 3 Chlenov' Revizionnoy Kommissii 1902 Str. 4-7.

[625] Wolfgang Müller-Weiener, *a.g.e.*, s. 132.

[626] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 192.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1901 on the Trade of the Cosntantinople, No. 2196, Londra-1902.

[628] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1902 on the Trade of the Cosntantinople,* No. 2196, Londra-1903.

Tablo-25: 1904-1905 İstanbul Limanı Buharlı Trafiği

Buharlı		1904				1905			
		Mesajeri	Avt. Lloyd	ROPİT	Hidiviye	Mesajeri	Avt. Lloyd	ROPİT	Hidiviye
K. Denizden gelip K.Deniz'e Dönen	Adet	-	7	114	-	-	2	102	-
	Tonaj	-	9.410	82.581	-	-	2.464	82.237	-
Akdeniz'den gelip K.Denize Dönen	Adet	41	139	158	1	52	133	137	2
	Tonaj	75.196	204.886	265.129	2.106	96.484	202.116	233.011	2.855
Akdeniz'den gelip Akdeniz'e dönen	Adet	45	86	-	55	60	82	-	63
	Tonaj	91.326	119.095	-	77.296	136.597	117.629	-	97.883
Karadeniz'den gelip Akdeniz'e giden	Adet	45	414	155	1	52	135	136	2
	Tonaj	76.907	208.780	259.657	2.106	96.452	204.555	232.265	2.855
Toplam	Adet	134	373	427	57	164	352	375	67
	Tonaj	243.429	542.171	607.367	81.508	329.533	526.764	547.513	103.593

Kaynak: *ACSP Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1905-1906 on the Trade of the Constantinople*, Londra-1906-1907.

1901 yılında şirket 85 vapura sahipti[629]. Bu vapurlardan özellikle en modern olanları İstanbul hatlarında kullanılıyordu. Hatta şirket Odesa İstanbul hattı için iki tam donanımlı vapurun siparişini verdi[630]. Büyük vapurların inşa edilmesi sayesinde, gemi tonajlarında da önemli ölçüde artış oldu. Bu durumu şirketin İstanbul hatları arasında en çok emtia taşıdığı *Odesa-İstanbul hattında* çalışan gemilerde görmemiz mümkündür. Öyle ki artan tonajları sayesinde fazla emtia taşıyan gemilerden indirilen malları limana ulaştırmak için mavnalar yetersiz kalıyordu. Bu nedenle şirket çözüm yolu olarak 1909 yılında 5'i kendisine ait ve 5'i de İtalyanlardan kiralanmak üzere toplamda 10 mavna edindi[631]. Her ne kadar gemi şirketlerinin kendi mavnalarını edinmeleri ve kullanmaları mavnacıların şiddetli protestolarına neden olsa da, mavnacıların mevcut lonca düzeni sayesinde artan talebe karşın keyfi davranışlarda bulunması da gemi şirketleri nezdinde sık sık şikâyet konusu olmaktaydı[632].

Tablo-26: İstanbul Limanı'nda Faaliyet Gösteren Yabancı Bandıralı Buharlılar ve Tonajları

Ülke	1907-08	1908-09	1909-10	1910-11	1911-12
	Tonaj	Tonaj	Tonaj	Tonaj	Tonaj
İngiliz	6.646.593	5.559.718	6.923.349	8.572.570	8.441.928
Yunan	2.306.695	2.229.257	2.936.004	3.017.509	3.273.652
Rus	800.878	801.002	781.828	811.225	1.000.471
İtalyan	738.287	616.651	958.266	1.234.235	768.913
Avusturya	21.235.963	1.132.590	1.524.299	1.908.753	2.208.601
Osmanlı	605.153	585.179	584.948	663.873	672.384
Hollanda	191.479	262.538	219.056	295.160	326.034

Kaynak: *AFL. 1997-002-4404*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912 Chapitre 2, Secretariat.

20. yüzyılın başlarında İstanbul emtia trafiğinde önemli düşüş yaşanırken buharlı trafiği giderek artıyordu. Rekabet yeni şirketlerin dâhil olması özellikle de

[629] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1901 god.*

[630] *Doklad Pravleniya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli Obshchemu Sobraniyu G.G. Aktsionerov*, 22 Sentyabr' 1902 goda, s. 4.

[631] Wolfgang Müller-Weiener, *a.g.t.*, s. 143.

BOA, DH. MKT, 2833/42 6 Haziran 1909; BOA, BEO, 3505/262806 7 Mart 1909; BOA, BEO, 3511/263254, 14 Mart 1909; BOA, BEO, 2638/18, 22 Mart 1909; BOA, BEO, 3519/263873, 19 Temmuz 1909.

Romen ve Alman deniz nakliyat kumpanyalarının faaliyetlerini giderek arttırması durumu daha da ağırlaştırıyordu[633]. Ayrıca aynı dönemlerde Rusya, Romanya, Bulgaristan ve Osmanlı topraklarında tahıl rekoltesinin düşmesi, Amerika'daki krizin İstanbul pazarına yansıması, Rus limanları ve İstanbul Limanı'ndaki karantina uygulamalarının artması, vapur şirketlerinin en büyük gereksinimlerinden kömür fiyatlarının yükselmesi gibi nedenler İstanbul gibi imparatorluğun temel ihtiyaç ve gereksinimin büyük kısmını tüketen şehirdeki ticari hacmi daraltıyordu[634]. Zira aynı dönemlerde bahsedilen sorunlarla yüzleşen ROPİT'in de hem yolcu hem de emtia trafiğinde hayli gerilere düştüğünü görmekteyiz.

ROPİT'in yaklaşık olarak 60 yıla yakın faaliyet gösterdiği İstanbul Limanı'nda Avrupalı devletler kadar yerel unsurlar ile bağlantı kurarak ticaretin gerektirdiği bölgesel gereksinimleri tespit edemese de genel olarak başarılı olduğu söylenebilir. İstanbul gibi temel ihtiyaçları sürekli bir biçimde yetersiz kalan bir şehir, Avrupalı ve diğer devletlerin pazarı haline dönüşmüştür. İstanbul'un en acil ihtiyacı olan tahıl ve zahireyi karşılama noktasında zengin kaynaklara sahip olan Rusya bu özelliğini İstanbul ticaretinde etkili kullanarak İstanbul'un iç pazarına yönelik ticarette avantajlı bir konum elde etmiştir. ROPİT bu nokta da Odesa ve İstanbul arasında hem ülke hem de şirket adına emtiaların sevkiyatında başarılı bir grafik çizmiştir. Aynı sevkiyatı ROPİT'in İstanbul'a açılan hatlarında görmemiz mümkün değildir. Bilhassa Karadeniz hinterlandında bazı limanlarda tekeli olan şirket Akdeniz limanlarında güçlü ve köklü rakiplerle karşı karşıyaydı. Özetle tek bir bakış acısıyla konumunu belirleyemeyeceğimiz ROPİT, İstanbul Limanı'nda düzenli seferleriyle kimi zaman yetersiz kalsa da Ruslar açısından önemli bir boşluğu doldurduğu ve Batılı şirketler karşısında rekabette Rusların elini güçlendirdiği aşikârdı. Bu yönüyle bakıldığında İstanbul vitrininde güç gösteren uluslararası şirketler arasında bu şirketin başarılı bir grafik çizdiği söylenebilir.

C. İzmir ve Çevresindeki Faaliyetler

XVI. yüzyılın sonlarında küçük bir kasaba olan İzmir, XVII. yüzyıldan itibaren gelişme göstererek XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra ard bölgesiyle bağlantı kurmasını sağlayan demiryolları ile Doğu Akdeniz'in en önemli liman kenti hali-

[633] *AFL. 1997-002-4404*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1905, Chapitre 2, Secretariat.

[634] *AFL. 1997-002-4404*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, Chapitre 2, Secretariat; Edhem Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", Edhem Eldem, Daniel Goffmann, Bruce Maters, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul*, Çev., Sermet Yalçın, İş Bankası Yay., İstanbul 2010, s. 197.

ne geldi[635]. İzmir konum itibarıyla geniş ve korunaklı bir körfezin ucuna yerleşmiş nehirler ve vadiler aracılığı ile hem kuzey ve doğu hem de güneye doğru geniş bir ard bölgesine sahipti. Anadolu'nun göze çarpan bu limanı Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki ticari bağlantıda stratejik bir yerdeydi[636]. Osmanlı İmparatorluğu ve İngiltere arasında gerçekleşen ticaret kahir ekseriyetle bu liman üzerinden yapılmaktaydı. Bu sayede bölgedeki Rum ve Ermeni tüccarlar aracılığı ile İzmir-Liverpool arasında önemli miktarda emtia akışı gerçekleşmekteydi[637]. Aslında İzmir'in Doğu Akdeniz limanları arasındaki yükselişi XVIII. yüzyılın ortalarından XX. yüzyılın başlarına kadar uzanan süreçteki hızlı değişimindeydi. Bu süreçte İzmir'in İstanbul'u besleyen bir depo hüviyetinden kurtulup, Avrupa ve Asya ticaretinde mühim bir liman olmaya başlaması kenti, diğer limanlar arasında daha da ileriye taşıdı[638]. Bu bakımdan İzmir rakipleri olan Selanik, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun limanlarından daha öndeydi[639].

İzmir, buharlı teknolojisinden evvel doğu ürünlerinin Avrupa'ya aktarıldığı, Batı ürünlerinin de iç pazara gönderildiği ana limanlardan biri olmuştur.[640]. Fakat İzmir'in asıl yükselişi diğer limanlarda da olduğu gibi XIX. yüzyılın başlarından itibaren buhar makinesinin deniz ulaşımında kullanılması ile doğru orantılıdır. Bilhassa Balta Limanı Ticaret Antlaşması (1838) İzmir'deki ticaretin seyrini değiştirmiş buharlı gemi trafiğinin artmasını tetiklemiştir[641]. Bu haliyle birçok devletin uğrak limanı haline gelen İzmir, uluslararası rekabetin de odak noktası haline dönüşmüştür. Diğer Doğu Akdeniz limanlarında olduğu gibi Batılı rakiplerine nazaran İzmir rekabetine daha geç dâhil olan Ruslar önceleri küçük tüccar ge-

Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, s. 182; Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman kentleri (1800-1914),* Editörler, Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özeveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s.1.

[636] Daniel Goffman, "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine" *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul,* Çev., Sermet Yalçın, İş Bankası Yay., İstanbul 2010, s. 102.

[637] Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolsunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı 1856-166", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, s. 249.

[638] Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914),* Editörler, Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özeveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 3.

[639] Eyüp Özveren, Erkan Gürpınar, "Rekabet ve Yarış: Büyük Buhran'da İzmir", *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri,* Çev., Neyyir Berktay İş Bankası Yay., İstanbul 2010, s. 230.

[640] *Listok Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli,* 7-go Yanvar 1860, No: 2, s. 13.

[641] Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü, İzmir Tarihinden Kesitker, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000, s. 290.

mileri ile İzmir'i ziyaret etmeye başlamıştır. Fakat buharlı gemilerin yoğun olarak limana gelişleri yelkenli gemileri bu rekabette hayli gerilere itmiştir[642]. Bu sebeple tam manasıyla düzenli olarak İzmir'e sefer düzenleyemeyen Ruslar, ancak ROPİT'in kuruluşuyla seferlerini düzenli hale getirebilmiştir. Ruslardan çok daha önce İzmir'e uğramaya başlayan Fransızlar 1837'de ilk düzenli buharlı seferlerini yapmaya başlamıştır. Fakat bu seferler genelde posta bağlantısı kurma mahiyetinde olmuştur. Bu sebeple Fransızlar yolcu ve emtia hareketliliğini sağlamak maksadıyla 1845 yılında *Rostand Kumpanyasını* (Rostand et Compagnie) kurmuştur. Bu şirkete ait *Hellespont* adlı buharlı 1846 yılında Livorno ve İzmir arasında ilk seferinin gerçekleştirmiştir[643]. XIX. yüzyıl buharlı trafiğinde önemli bir yeri olan Lloyd Kumpanyası ise İzmir'e ilk seferini 1837 yılında Trieste ve İstanbul arasında faaliyet yürüten *Arciduca Ludovica* isimli buharlısı ile yapmıştır[644]. Lloyd, Doğu Akdeniz limanları arasında İzmir'i ana çıkış noktası olarak belirlemiştir[645]. Diğer bir Fransız Şirketi olan Mesajeri Maritim ise ancak 1851 yılında kurduğu iki hatla İzmir'e düzenli seferler düzenlemeye başlamıştır[646]. Fransızların faaliyet gösterdiği on deniz hattından üçünde İzmir Limanı bağlantısı bulunmaktaydı[647]. Kırım Savaşı'na kadar olan süreçte İzmir Limanı'na İngiltere, Fransa ve Avusturya buharlıları düzenli olarak uğramıştır. Bu süre zarfında İzmir Limanı'nda her zaman iki ya da üç buharlının bulunduğu görülebilirdi[648].

Kırım Savaşı'ndan sonra İzmir'e uğrayan buharlı şirketlerine yenileri eklendi. Bunlar arasında şüphesiz en önemlilerinden biri de İzmir'de yaklaşık olarak 50 yıl faaliyet göstermiş olan ROPİT'ti. Aslında şirketin Odesa-İzmir arasında direkt sefer düzenleyen bir hattı mevcut değildi. Kumpanya İzmir seferlerini ekseriyetle *Doğrudan İskenderiye ve Çevresi* hatları üzerinden gerçekleştirmekteydi. Bu nedenle Mısır ve çevresine sefer düzenleyen şirket gemileri mutlaka İzmir Limanı'na da uğramaktaydı. Bu hatlar dışında şirketin kurduğu *Selanik hattı* ile bazı zamanlar İzmir'e sefer düzenlenmekteydi. ROPİT kurulduğu yıllarda gemi yetersizliğinden dolayı İzmir'e düzenli sefer gerçekleştirememiştir. Bu nedenle ilk seferini İskenderiye *hattı* dâhilinde 1860 yılında yapmıştır. Aynı yıl bu hatla beraber 47 sefer gerçekleştiren kumpanya toplamda 27.351 yolcu taşımıştır. Bu yolculardan 3723'ü İzmir Limanı'na seyahat etmiştir. Bunun yanı sıra Rus liman-

642 Haydar Kazgan, a.g.m., s. 37-38.
Sülayman Uygun, *a.g.e.*, s. 144.

644 Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 18.

645 *Listok Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli*, 7-go Yanvar 1860, No: 2, s. 13.

646 Sülayman Uygun, *a.g.e.*, s. 145.

647 *Listok*, No: 2, s. 13.

648 *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1857. s. 85-86.

larından İzmir'e 1 piyano, 10 hayvan ve 120.300 pud emtia getirilmiş 3 hayvan 151.000 pud emtia ise götürülmüştür[649].

1860'lı yıllarda ROPİT dışında İzmir'e birçok vapur şirketi sefer düzenlemekteydi. Bunlardan en baskın olanı Mesajeri Maritim Kumpanyasıydı. Bu şirket İzmir'e haftada üç sefer uğramaktaydı. Fakat Mesajeri, Suriye'de yaşanan hadiseler neticesinde sefer sayısını ikiye düşürdü. Benzer nedenler Lloyd Kumpanyasının da kısa süreliğine İzmir seferlerinin aksamasına sebep verdi. Bunlar dışında İngiliz, Yunan, Belçika ve Fransız Marsilya Phoceenne Kumpanyası buharlıları da İzmir'e sefer gerçekleştirmekteydi[650]. Bu haliyle İzmir Limanı'na uğrayan buharlıları iki kategoriye ayırabiliriz. Birincisi İzmir Limanı'na düzenli olarak uğrayan ROPİT, Mesajeri Maritim ve Lloyd ikinci ise limana düzensiz olarak uğrayan Yunan Hellen, Fransız Phoceenne ve son olarak Belçika buharlılarından oluşan şirketlerdi. Düzensiz olarak İzmir'e uğrayan şirketler ekseriyetle büyük gemileri ile emtia taşırdı. Bu nedenle taşıdıkları yolcu miktarı oldukça azdı. Yolcular genellikle daha düzenli, hızlı ve güvenilir kumpanyaları tercih etmekteydiler. İzmir'in yolcu trafiğinde Mesajeri Maritim rakiplerine nazaran öndeydi. Lloyd Kumpanyası'nın da hatırı sayılır bir yolcu grafiği vardı. Rekabete geç dâhil olan ROPİT ise yeni ve sübvanse edilmiş vapurlarıyla İzmir yolcu trafiğinde pay sahibi olma yolunda ilerlemekteydi[651]. Fakat limanın genel istatistiği incelendiğinde Rus gemilerinin bu ilk dönemlerde İngiliz, Yunan, Fransız, Avusturya ve İtalyanlardan sonra yer aldığı görülmektedir[652].

ROPİT günden güne ard bölgesi ile bağlantıları güçlenen İzmir'den genelde taze meyve, ceviz, yün, ipek, koza, kenevir, balmumu, bez, zımpara, sünger, hububat, zeytinyağı, meyan kökü, reçine, susam, tütün, halı, taze sebze, helva ve bal ithal etmekteydi. Buna karşılık ekseriyetle çelik, ispirto, kibrit, silah, inek yağı, maden kömürü, kiremit, kerpiç ve çivi ihracı yapmaktaydı[653]. Şirket bu emtianın yükleme ve boşaltmasında büyük zorluklarla karşılaşmaktaydı[654]. Bu durumun en

[649] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god*, s. 1-25.

[650] *Annales du Commerce Exterieur Turquie,* Faits Commerciaux, N: 17, 1860, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 31.

[651] *Annales du Commerce Exterieur Turquie,* Faits Commerciaux, N: 22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 12-13.

[652] *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, s. 12.
Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914, s. 326.

[654] 1864 yılında İzmir'de pamuğun hem iç bölgelerden limana nakli konusunda büyük gecikmeler yaşanmış hem de limanda yük arayan pek çok geminin limanın yetersiz olmasından dolayı emtia almadan ayrılmasına neden olmuştur. Dolayısıyla limanın yetersiz olması daha büyük bir

önemli sebebi artan talebe karşılık mevcut limanın yetersiz kalmasıydı. Ayrıca limana yanaşan buharlı gemiler rüzgârdan kaynaklı bazı sıkıntılar da yaşamaktaydı. İmbat adı verilen bu rüzgârın sürekliliği gemicileri zor durumda bırakmaktaydı. Bu nedenle şirketler rüzgârın kuvvetli olmadığı sabahın erken saatleri ve geceleyin yükleme boşaltma işlemi yapmaktaydı[655] Lakin buharlı gemilerin deniz ulaşımında aktif olarak yer alması birçok Doğu Akdeniz Limanı'nın ticari çehresini değiştirdiği gibi İzmir Limanı'nın da yeniden inşasını elzem hale getirdi[656]. Bu ihtiyaç 1866 yılında hizmete açılan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının faaliyete girmesiyle daha belirgin hale geldi[657]. Bunun akabinde 1868'de İzmir'e rıhtım inşa etme amacıyla bir İngiliz şirketine imtiyaz verildi. Bu rıhtım İzmir-Aydın Demiryolunun bitiş istasyonundan Gümrük binasına kadar uzatılacak ve yaklaşık 2 millik mesafeyi kapsayacaktı[658]. Fakat bu imtiyaz daha sonra rıhtım inşasını 1875 yılında tamamlayacak olan Marsilyalı Messars. Dussaund firmasına devredildi. Bu firma Rıhtım projesinde değişikliğe giderek Gümrük binasının önüne oldukça geniş ve güvenli bir liman inşa etti[659]. Bu şirket Bab-ı Âli'den 25 yıllığına İzmir rıhtımının inşası ve geçişlerde bazı vergiler koyma imtiyazı elde etti[660]. Zira şirket İngiliz kumpanyalarını dışarda bırakarak ROPİT'in de dâhil olduğu şirketlere %50'lere ulaşan indirim tarifesi uyguladı. Bu uygulama İngilizler tarafından şiddetle protesto edilerek 1880'de her şirket için eşitlendi[661].

1860'lı yılların ortalarına yaklaşırken ROPİT, İzmir Limanı'ndaki artan buharlı trafiğinde hatırı sayılır bir yerdeydi. Kumpanya sadece İskenderiye *hattı* dâhilinde İzmir'e 37 sefer gerçekleştirmiş 4.545 ruble acente geliri elde etmişti. Şirket diğer hatları ile beraber İzmir'e yılda ortalama 60 sefer gerçekleştirmekteydi[662]. Aşağıdaki tabloda ROPİT'in İzmir Limanı'ndaki buharlı trafiğindeki yerini daha iyi anlamak mümkündür.

---

nakliye talebinin ortaya çıkmasını engellemiştir. bkz., *A&P Records*, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1864. s. 595.

[655] *Listok Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli*, 7-go Yanvar 1860, No: 2, s. 13.

[656] Cristina Pallibi, "Doğu Akdeniz'de Coğrafi Tiyatrolar, Liman Peyzajları ve Mimari: Selanik, İskenderiye, İzmir" *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Çev., Neyyir Berktay İş Bankası Yay., İstanbul 2010, s. 73; Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 62-63.

[657] *A&P Records*, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1865. s. 159.

[658] *A&P Records*, *Report on Smyrna*, 1865. s. 159.

[659] *A&P Records*, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1869. s. 358-359.

[660] *A&P Records*, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1876. s. 1046.

[661] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 148.

[662] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1864 god*, s. 1-8.

Tablo-27 : 1864 Yılında İzmir Limanına Giren ve Çıkan Gemiler

Bandıra/Uyruk	GİREN		ÇIKAN	
	SAYI	TONAJ	SAYI	TONAJ
Osmanlı	13	5151	13	5151
İngiliz	254	117343	252	116954
Fransız	128	81625	128	81557
Ermeni	10	3774	10	3774
Hollanda	23	3586	23	3586
İtalyan	30	5206	34	5501
Hansa Birliği	3	1156	3	1156
Danimarka	3	581	3	581
İspanyol	2	243	2	243
Portekiz	1	350	1	350
Yunan/Rum	445	46476	434	44997
Oldenburg	1	227	1	227
Prusya	10	2726	10	2726
Rus	67	36240	67	36240
Hannover	7	784	7	784
İsveç	11	2476	10	2169
Kudüs	1	350	1	350
Mısır	9	4158	9	4158
Avusturya	196	86708	195	86283
Belçika	9	5383	9	5383
Toplam	1223	404543	1212	402170

Kaynak: A&P Records, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1865. s. 596.

Ertesi yıl İzmir Limanı'na Rus bandıralı 67 gemi yanaşmış olmasına rağmen. Bir önceki yıla nazaran bu gemilerin tonajları yarı yarıya düşmüştü. Lakin şirketin İzmir Limanı'ndaki kâr oranı %100 arttı[663]. Aynı yıl şirket bir önceki yıla kıyasla daha az kar elde etmişti. Bunun en önemli sebebi 1865 yılı yazında meydana

[663] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1865 god*, s. 33-34.

gelen salgın hastalıkların yayılması neticesinde İskenderiye hattındaki seferlerin düzensiz hale gelmesiydi[664]. Ağır karantina uygulamaları şirketin seferlerinin aksamasına neden oluyordu. Fakat İzmir Limanı'nda diğer Doğu Akdeniz limanlarına kıyasla daha hafif bir karantina uygulanıyordu. Şirket gemileri demir attıktan hemen sonra bazı ufak tefek formaliteleri yerine getirerek sağlık patenti almak için karantina müdürlüğüne başvuruyordu. Gemilerin limandan ayrılması için de bu sağlık patentine ihtiyaç vardı[665]. Odesa'dan hareketle İstanbul ve Çanakkale'ye uğradıktan sonra İzmir Limanı'na uğrayan şirket gemileri karantinayla beraber limanda 10 saat bekliyordu[666].

ROPİT dışında rakipleri de İzmir Limanı'nda yoğun faaliyetlerde bulunmaktaydı. İngilizlerin her zaman olduğu gibi İzmir Limanı'nda üstün durumları devam etmekteydi. Lakin İngiliz gemileri yolcudan ziyade daha çok emtia taşımaktaydı. Bell's Asia Minor kumpanyası aracılığı ile yolcu taşımacılığını sürdüren İngilizler beklenilen başarıyı elde edememişti. Bunun en önemli sebeplerinden biri Osmanlıya ait kumpanyaların aynı güzergâhlar üzerinde kısmen daha avantajlı olarak sefer düzenlemesiydi. Nitekim bu tarafgirliğin son bulması için İngiliz temsilcileri Osmanlı buharlılarına verilen ayrıcalığı kendilerine de verilmesi için teşebbüste bulundular[667]. Bu limanda yoğun faaliyet yürüten Lloyd her ne kadar müşterilerine en iyi hizmeti sunmaya çalışsa ve Mesajeri Maritim 'den daha çok gemisini İzmir'e gönderse de İzmir'deki rekabette Mesajeri Maritim'in gerisinde kalmışlardı[668]. Yunan/Rum şirketleri ise İzmir Limanı'na en çok sefer gerçekleştirmesine rağmen bu seferler ekseriyetle düzensiz olup daha çok navlun bolluğuna göre değişkenlik göstermekteydi[669].

İzmir Limanı dışında şirketin bu bölgede faaliyet gösteren *Selanik hattı* da mevcuttu. Önceleri İskenderiye *hattı* içerisinden düşünülen bu hat daha sonra

[664] Ilovayskiy, *a.g.t.*, s. 90.

[665] *A&P Records*, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1865. s. 154. İzmir Karantina Teşkilatı için bkz., Pelin Böke, "İzmir Karantina Teşkilatının Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900), ÇTTAD, VII/18-19, 2009, ss. 137-159.

[666] Fedor Karlovich Fonton, *O Deyatelnosti Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli*, S. Petersburg 1894, s. 23-24.

[667] *A&P Records*, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1869. s. 353.

[668] Lloyd kumpanyası genel itibariyle konforlu gemilere sahip olmasının yanı sıra Osmanlı sularında faaliyet gösteren şirketler arasında en iyi kaptan ve mürettaba sahip olduğu söylenebilir. Bu durum şirketin ekseriyetle emekli profesyonel denizcilerle çalışmasıyla da açıklanabilir. Bkz., N. Novoselskiy, "Sravnenie Russkavo obş. Parohodstva i Torgovli», «Frantsuskaya Kompaniya» «Slujba Morskih Priklyuçeniy Imperialov i Avstriykavo Lloyda", *Morskoy Sbonik*, Vol. XLIII, No. 10 Oktyabrya 1859 g. s. 441-442.

[669] *A&P Records*, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1875. s. 1071-1075.

Taganrog veya Odesa'dan hareketle İstanbul, Sire, Pire, Kavallo, Volo ve Atina'ya uğrayacak şekilde Selanik'e kadar uzatıldı. Bu hat dâhilinde şirket 1860 yılında 56 sefer düzenledi ise de daha sonraki yıllar bu sayıda önemli düşüş yaşandı. Öyle ki 1862'de 24,1863'de 26, 1864'de 4 sefere kadar geriledi. Bu düşüşte Selanik'in tekrardan İskenderiye hattı güzergâhına eklenmesi kararı önemliydi. Lakin bu hat zorunlu limanlar arasından çıkarılmıştı[670]. ROPİT'in ilk faaliyet yıllarında Selanik limanında İzmir Limanı gibi bir başarı ivmesi yakaladığı söylenemezdi.

1870'li yıllarda İzmir Limanı'nın hem ithalat ve ihracat miktarında hem de limana giren gemilerin brüt tonajlarında önemli artış vardı. Zira İzmir XIX. Yüzyılın sonlarına yaklaşırken Osmanlı İmparatorluğunun en büyük ihracat limanı haline geldi. Aşağıdaki tabloda da bu durumu ayrıntıları ile görmek mümkündür[671].

Tablo-28: 1871'de İzmir Limanı Gemi Trafiği

Bandıra	Gemiler		Küçük Tekneler	Geliri £
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	212	124.850	4.033	1.841.210
Amerikan	12	3.812	124	60.340
Avusturya	202	177.793	7.822	719.340
Hollanda	14	4.406	186	28.310
Mısır	108	81.100	6.070	90.160
Fransız	6	1.516	71	7.800
Alman	6	1.516	71	7.800
Rum	137	46.210	2.326	35.120
İtalyan	33	9.792	369	84.300
Rus	60	41.260	2.691	271.590
İspanya	9	2.261	87	10.260
İsviçre ve Norveç	12	2.619	113	12.200
Türk	496	71.599	4.982	250.970
TOPLAM	1.405	658.913	35.115	3.760.040

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god, s. 1-5; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1862 god*, s. 1-8; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1864 god*s. 1-7.

[671] Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman kentleri (1800-1914)*, Editörler, Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özeveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s.17.

Kaynak: A&P Records, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1871. s. 1358.

Yukarıdaki tablo incelendiğinde hammadde ihtiyacı oldukça yüksek olan İngilizlerin sefer sayısı ve tonaj değerinin diğer devletlere göre oldukça fazla olduğunu görmekteyiz. Bu yoğunluk İngiliz tüccarların İzmir ve çevresinde pazar oluşturarak pamuk, hububat ve diğer emtiaları kendi buharlıları ile taşınmasını sağlamasıyla açıklanabilir[672]. Zira İngiliz konsolos raporları İzmir özelinde incelendiğinde bölgedeki uluslararası pazara yönelik tarımsal üretimin ne kadar yakından takip edildiği görülmektedir[673]. İzmir Limanı'na giriş yapan Rus bandıralı gemilerin neredeyse tamamı ROPİT'e aitti. Limanın genel gemi trafiği incelediğinde şirket her ne kadar önceki 10 yıllık dilime göre büyük bir atılım gerçekleştirememiş olsa da seferlerini istikrarlı durumda tutabilmiştir. Şirket raporları incelediğinde ROPİT'in İzmir Limanı'nda elde ettiği kâr faaliyet gösterdiği diğer limanlar ile karşılaştırıldığında azımsanmayacak bir oranda olmuştur[674]. Şirket hissedarları İzmir ile ticari ilişkileri geliştirmek için büyük rezerve sahip Bakü petrollerini bölgede depolamıştır. Yaklaşık 600 bin pud civarında olan bu petrol, ROPİT'in faaliyet yürüttüğü diğer limanlara İzmir üzerinden dağıtılmıştır. Bunun yanı sıra kumpanyanın İzmir acentesi G. Fesun İzmir Ticaret Evleri ile Rus tüccarlar arasında bazı anlaşmalar yaparak ticari ilişkilerini ilerlemesini sağlamıştır. Bu anlaşmalar neticesinde İzmir'den zeytinyağı, taze meyve, tütün alımı gerçekleşmiştir. İzmir'den gelen ve milyonlarca pudu aşan bu emtia Odesa aracılığı ile Moskova ve Varşova'ya aktarılmıştır[675].

ROPİT'in, İzmir dışında Sakız ve Midilli Adasına da seferleri vardı. Sakız, limon, portakal, badem ve sakız ağacı üretimi ile dikkat çeken bu bölgelere şirket vapurları 1871 yılında 48 sefer düzenledi ve 36.000 pound değerinde emtia taşıdı. Bu emtianın çoğunluğunu badem, portakal ve limon oluşturmaktaydı. ROPİT dışında Sakız ve Midilli adasında İngiliz, Avusturya, Mısır, Fransız, Yunan, Danimarka, Hollanda ve muhtelif ülkelere ait buharlılar da sefer düzenlemekteydi. Bu bölgede Avusturya buharlıların üstünlüğü söz konusuydu[676]. Lloyd'un bu bölgelerdeki üstünlüğü uzun süre devam etti.

Daniel Goffman, "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine" *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul*, Çev., Sermet Yalçın, İş Bankası Yay., İstanbul 2010, s. 154.

[673] *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1871. s.1357-1363; İzmir ve çevresindeki tarımsal üretim için bkz., Cihan Özgün, *Bereketli Topraklarda Üretmek ve Paylaşmak 1844-1914*, İBB Yayınları, İzmir 2014.

[674] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1871 god*, s. 1-5.

Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 234.

[676] *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1871. s.1364.

1870'li yılların ortalarına gelindiğinde İzmir'in genel ihracatında önceki senelere göre bir artış vardı. Fakat Hersek ve Bulgar isyanlarının bölgeye getirdiği istikrarsız hava sebebiyle ithalatta düşüş yaşandı[677]. İzmir'in genel ticari seyrinde hal böyleyken Osmanlı-Rus ilişkileri de günden güne gerilmekteydi. Lakin tüm bu olumsuz havaya rağmen ROPİT, Osmanlı limanlarında faaliyet yürütmeye devam etmekteydi. Zira 1875 yılında şirket İzmir'e İskenderiye *hattıyla* 33, *Selanik hattıyla 2* sefer düzenledi[678]. Toplamda ise İzmir Limanı'na 69 sefer düzenleyen ROPİT, 181 bin pound değerinde emtia ihraç ederken 121 bin pound değerinde ithal emtia taşıdı[679]. Ertesi yıl şirket limana 71 sefer düzenlerken Osmanlı-Rus savaşının başlaması ile beraber İzmir'e yapılan seferlerini durdurmak zorunda kaldı[680]. Nitekim 1877 yılında sadece 3 Rus bandıralı gemi İzmir Limanı'ma giriş yapabildi[681]. Aynı yıllarda İngilizlerin bu limandaki üstünlüğü devam etmekteydi. Öyle ki limandaki toplam emtia hareketliliğinin neredeyse yarısı İngilizler tarafından taşınırken Rusya'nın limandaki emtia giriş ve çıkışındaki payı %5-6 civarlarındaydı[682].

1880'li yıllara gelindiğinde İzmir Limanı'ndaki gemi trafiği bir hayli artmıştı. ROPİT, Mesajeri Maritim, Lloyd Kumpanyaları dışında İngiliz Joly Victoria ve Bell's Asia Minor, Osmanlı Hamidiye ve Hacı David, Yunan Carava, İtalyan Florio Rubattino Kumpanyalarının İzmir Limanı rekabetine iyice dâhil oldu. Zikr edilen kumpanyalar haricinde muhtelif ülkelere ait küçük çapta birçok şirket de limanda faaliyet göstermekteydi[683]. Osmanlı şirketleri genelde daha bölgesel seferler düzenlemekteydi. Osmanlı hükümetinin 1880'li yıllarda Hamidiye şirketine İzmir Körfezinde imtiyaz vermesi ve diğer faaliyet gösteren vapur kumpanyalarının faaliyetlerinin durdurmasını tebliğ etmesi bölgedeki vapur trafiğinin değişmesine neden oldu[684]. Lakin Lloyd'un bölgedeki üstünlüğü değişmedi[685]. 1884 yılında seferlerine başlayan Hamidiye şirketi daha çok körfez içi olmak üzere gü-

1876 yılında İzmir konsolosu Stephen Joly'nin sunduğu rapora göre İzmir'in ithalatı bir önceki yıla göre 600 bin paund/sterlin düşerken ihracatı 700 bin paund/sterlin artmıştır. bkz., *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1876. s. 1039.

[678] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1875 god*, s. 1-5.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1875. s. 1072-1073.

[680] *Obyasnitelnaya Zapiska za 1875 god*, s. 1.

[681] *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1877-83. S. 1038.

[682] *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1876. s. 1040-1041.

[683] Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 66.

[684] Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 193.

[685] Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 162.

ney Ege kıyılarında faaliyet yürütmekteydi[686]. ROPİT'in bu hattaki en önemli rakiplerinden olan Fransız şirketi Mesajeri Maritim ise daha ziyade Fransa-İzmir arasındaki emtia trafiğinde tekel kurmuş vaziyetteydi. ROPİT, *Marsilya hattı* dâhilinde Odesa-İzmir-Marsilya arasında hatta sahip olsa da bu güzergâhta Fransız şirketlerle rekabet edebilecek düzeyde olmadığından dolayı bu yıllarda neredeyse bu hatta hiç sefer yapmadı. Zira Mesajerinin bu hattaki en önemli rakipleri olan Fransız şirketleri Paquet ve Chyprien Fabre Kumpanyaları bile bu rekabette çok gerilerdeydi[687]. İzmir'e en çok İskenderiye *Hatları* dâhilinden uğrayan ROPİT, bu hatların seferlerini sıklaştırma kararı aldı[688]. Böylece İzmir Limanı dâhilinde İskenderiye *Hatlarıyla* beraber 1880 yılında 77, 1881 yılında 78 sefer düzenledi. Lakin İzmir'in artan liman trafiğine rağmen şirketin bu limanda taşıdığı toplam emtia tatmin edici seviyede değildi. Zira şirketin İzmir acentesinin geliri 1880 yılında 1951 ruble 1881 de ise 2027 rubleydi[689].

1877-83 yılları arasında İzmir'in genel ticari seyri incelediğinde özellikle Osmanlı-Rus Savaşı'nın cereyan ettiği iki yıl kentin hem gemi trafiğinde hem de ticaretinde ciddi düşüş yaşandı. Fakat 1879'da bu durum normal seyrine dönerek yükselişe geçti. Bu 5 yıllık dönemde Rusya'nın İzmir'deki ticaret hacmi değişkenlik göstermekteydi. Nitekim Rusya 1877 yılında İzmir'den 39.250 sterlin değerinde ithalat 40.375 sterlin değerinde ihracat yaptı. Ertesi yıl ithalat 3 katına kadar çıkarken ihracat 2 katına ulaştı. Bu durum Osmanlı-Rus savaşının bitmesiyle de doğru orantılıydı. Zira 1880 yılında Rusya'nın İzmir'deki ithalatı 218.219 sterline ihracatı 275.512 sterline ulaştı. Lakin İzmir'in genel ticari hacminde Rusya'nın yerinin çok iyi olduğu söylenemezdi. İngilizler bu ticari hacmin neredeyse yarısını oluşturmaktayken Fransızlar %10-15 arası, Avusturyalılar ise 10-16 civarında değişen oranlara sahipti. Rusya ise bu ticari hareketlilikte sadece %3-5 aralığındaki payı oluşturmaktaydı [690].

Rusya, ROPİT gemileriyle İzmir'den çok çeşitli emtia ithal ve ihraç etmekteydi. Bu emtia arz talep oranlarına göre değişkenlik göstermekteydi. Nitekim aşağıdaki tabloda bu durumu daha açık görmek mümkündür.

[686] Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, s. 196-198.

[687] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 150.

[688] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1880 god*, s. 2-3; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1881 god* s. 2-3.

[689] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1880 god*, s. 31; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1881 god*, s. 32-33.

[690] *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1877-81. S. 1041-1045.

Tablo-29: Rusya'nın 1877-81 yıllarında İzmir'den ithal ettiği emtialar

Emtia	1877	1878	1879	1880	1881
	Frank	Frank	Frank	Frank	Frank
Kuru Üzüm	170.390	284.469	759.850	570.160	940.559
Meyve	620	26.480	71.400	49.860	38.500
Pamuk	3200	164.400	15.400	105.600	78.180
Meşe Palamudu	16.320	470.100	604.000	405.280	687.640
Afyon	-	-	3000	-	15.000
Tütün	676.800	821.700	1.666.600	4.763.700	340.460
Zeytin Yağı	216.800	25.600	280.000	800	113.400
Kürk ve Deri	-	500	50.000	262.800	15.600
Susam	1.750	56.000	99.190	96.720	109.560
Sünger	26.620	4.400	13.860	8.740	8.870
Mum	-	-	1520	-	-
Mazı	-	-	1050	900	400
Boyacı Dikeni	2.940	17.500	8.250	16.200	42.300
Zamk	-	18.400	5.060	17.020	26.220
Zımpara Taşı	-	360	270	-	-
Halı	4.800	1.200	2.400	4.000	1.000

Kaynak: *A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1877-81. S. 1075-1082.*

1880-81 yıllarında kuraklık yaşanması İzmir'de hububat ihracatının düşmesine neden olsa da bazı ürün kalemlerinde artış da yaşanmıştır. Üzüm bunların başında gelir. Üzümün en önemli alıcısı %52'lik oranlara kadar çıkan Fransızlardır. Ruslar da azımsanmayacak oranda üzüm ithal etmişlerdir. Zira artan talep karşısında İzmir ve civarında bağ dikili alanlar artmıştır[691]. İzmir'in diğer önemli

[691] Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü, *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000, s. 294.

ihraç ürünü ise zeytinyağıydı. Bu ürünün neredeyse yarısından fazlası İngilizler tarafından ithal edilmekteydi. Rusya ise Hollanda'dan sonra üçüncü sıradaydı. Lakin bazı yıllar iklim koşullarına göre ihracat oranlarında değişiklik olabiliyordu. Zira tabloda görüldüğü üzere 1880'de Rusya'nın zeytinyağı ithalatında önemli bir düşüş yaşandı. Bu durumun en önemli sebebi yukarıda da bahsedildiği gibi o yıllarda İzmir ve civarında yaşanan kuraklıktı[692].

Osmanlı İmparatorluğunun en önemli ihracat limanlarından olan İzmir, bunun yanı sıra ithalatı ile de dikkat çekmekteydi. Nitekim Avrupa'nın birçok limanından emtia buharlı vapur şirketleri aracılığı ile İzmir Limanı'na ulaştırılıyordu. Bu emtia İzmir ve çevresinde tamamlanan demiryolu veya çeşitli ulaşım araçları ile Anadolu'nun iç kısımlarına kadar dağılmaktaydı. ROPİT'in de bu emtia trafiğinde hatırı sayılır bir payı vardı. Nitekim şirket bölgedeki simsarları aracılığı ile Rusya'dan İzmir Limanı'na gelen emtianın dağıtımını yapmaktaydı. Bu gemilerle genelde pamuklu ve ketenli ürünler, deri, hırdavat, çanak-çömlek, seramik eşya, cam, kereste, demir-çelik, bakır, bez, ilaç, balmumu, un, tuzlanmış balık, şeker, tereyağı, peynir getirilmekteydi[693].

ROPİT, 1880'lerin ortalarında kolera salgınından dolayı İskenderiye *hatları* dâhilinde bulunan bazı limanlara uğrayamamıştır[694]. Bu nedenle şirket, çok sık olmasa da kimi zaman İzmir Limanı'na giriş yapamamıştır. Lakin önceki yıllara kıyasla sefer sayılarında artış olmuştur. 1885 yılında 82'si İskenderiye Hatlarından olmak üzere İzmir' e 113 sefer düzenlemiştir[695]. Fakat bu hatta kızışan rekabetten dolayı kumpanya 1887 yılında yük ve yolcu tarifelerinden indirim yapmak zorunda kalmıştır[696]. Bu yıllarda şirketin ekseriyetle İzmir'e taşıdığı emtia kereste, petrol, tereyağı ve peynirden oluşmaktaydı[697]. Ertesi yıl ROPİT İzmir'e tüm hatlarıyla beraber 119 sefer düzenlerken Rusya kentin ihracatında %3-4 ithalatında ise yaklaşık olarak %4-5'lik bir paya sahipti. XIX. yüzyılın sonlarına yaklaşırken Osmanlı İmparatorluğunun en önemli ihracat limanı konumunda olan İzmir'de

[692] *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1877-81, s. 1075.
A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1877-81. s. 1082-1091.

[694] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 210.
Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo ...*, s. 538-539; *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1882-85. s. 4.

[696] Şirket 1882'de de Mesajeri Maritim Kumpanyası ile İzmir üzerindeki rekabeti engellemek adına özel bir anlaşma yaparak fiyatları sabitleme kararı almıştı. bkz., Sülayman Uygun, *a.g.e.*, 149; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 223.

[697] *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1882-85. s. 16-20.

Rusya, sırasıyla İngiltere, Avusturya, Amerika, Hollanda, İtalya ve son olarak İspanya'dan sonra gelmekteydi[698].

Buharlı teknolojisinin gelişmesi daha hızlı ve yüksek tonajlı gemilerin hatlardaki faaliyetlerinin seyrinin değişmesine neden olmuştur. ROPİT de serbest rekabet çerçevesinde bunu takip etmek durumunda kalmıştır. Bu nedenle 1890'lı yıllarda şirket bazı hatların güzergâhını ve sefer sıkılığını değiştirmeye başlamıştır. Böylece İskenderiye hattı, hızı saate en az 10 mil olmak üzere Odesa'dan Çanakkale, İzmir, Sakız Adası üzerinden, dönüşte Port-Said, Yafa, Beyrut, Trablusşam, Sakız Adası, İzmir, Çanakkale ve İstanbul'dan Odesa'ya haftada bir defa gerçekleşecek şekilde değiştirilmiştir[699]. Bu haliyle ROPİT vapurları yolcu ve emtia trafiğine göre İzmir'e uğramıştır. Bu sebeple kumpanya İzmir güzergâhında daha fazla sefer gerçekleştirmesine rağmen 1890 yılında limana 103 kere uğramıştır[700]. Şirket diğer vapur şirketlerin de yaşadığı gibi bu sene yük ve yolcu bulmakta zorlanmıştır[701]. 1891 yılında ise İzmir Limanı'na toplamda 2.376 buharlı gemi uğramıştır. ROPİT, aynı yıl limana 107 kere uğrarken İngilizler 627, Fransızlar 205, Avusturyalılar 163, Yunanlılar 204 sefer düzenlemişlerdir[702]. Bu seferler neticesinde ROPİT, 290.800 frank alkol, 507.000 frank tereyağı, 168.000 frank ahşap ürünleri, 38.400 frank havyar, 299.100 frank hububat, 6.200 frank gıda maddeleri, 119.000 frank deri, 273.000 frank un, 35.760 frank peynir, 247.700 frank çeşitli mallar, 1750,287 frank petrol, 91,600 frank kereste, 21.000 frank değerinde hırdavatı İzmir'e taşımıştır. Rusya İzmir'e ihraç edilen petrolün neredeyse tamamını sağlamıştır. Aynı şekilde un ve alkolde de Rusya'nın kesin üstünlüğü söz konusudur[703]. Bu durumu Rodos'a yapılan sevkiyatta da görmek mümkündür[704].

ROPİT, 1897 yılında *Makedonya hattı* adı altında İzmir ile ticari bağlantıları arttıracak bir hat kurma kararı aldı. Bu hat iki haftada bir İstanbul ile İzmir arasında Atina ve Selanik'e de uğrayacak şekilde sefer düzenleyecekti[705]. Nitekim aynı yıl şirket bu hatla beraber İzmir'e 13 sefer düzenledi. Bu sefer neticesinde

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1886. s. 4.

699 *Ustav 1891.*

700 *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1890. s. 8.

Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü, İzmir Tarihinden Kesitker, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000, s. 298

702 Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive etRaisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure*, Paris-1892. C. 3, s. 435.

703 Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 3, s. 430.

704 *A&P Records, Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1890. s. 11.

705 Ilovayskiy, *a.g.e.*, 290.

87.837 pud emtia, 1 piyano, 7819 hayvan taşıyarak 12.405 ruble kazanç elde etti. Aynı zamanda 2348 yolcudan da 9233 ruble gelir sağladı[706]. İzmir Limanı'nın dâhil olduğu İskenderiye *hatlarıyla* beraber ise şirket 78 sefer gerçekleştirdi[707]. Şirket bir diğer önemli güzergâhı olan Selanik'e ise 1898'de 56 sefer düzenledi. Lakin bu hatta seferlerin çok düzenli olduğu söylenemezdi[708].

XX. yüzyılın başlarına gelindiğinde İzmir hem gemi trafiği hem ticaret hacmi bakımından Doğu Akdeniz limanları arasında önemli bir yere sahipti. Fakat 1906 yılından itibaren bu durumda düşüş yaşandı. Bu düşüşte kısmen Amerika'daki iktisadi kriz, İzmir'de mevsimsel şartlardan dolayı mahsulün zarar görmesi etkiliydi[709]. Ayrıca Avusturya'nın 1908'de Bosna-Hersek'i işgali ardından Osmanlı'da bu duruma karşı gelişen tepkilerin de İzmir ticaretinin düşüşüne tesiri olduğu muhakkaktı[710]. Zira Avusturya mallarına başlatılan boykot hareketi Avusturya gemileri ile diğer muhtelif ülkelerin vapurlarının da emtia taşımasına engel teşkil ediyordu. 1909 yılında son bulan bu boykotu adalar ticaretinde önemli yeri olan Yunan tebaasına karşı başlatılan boykot izledi. Üstüne İzmir'de kolera salgınının görülmesi gemi trafiği ve ticari hareketliliği olumsuz etkiledi[711].

XX. yüzyılın başlarında İzmir ticari hacmi daralmasına rağmen limanda faaliyet gösteren şirket sayısında sürekli artış yaşanmaktaydı. Zira ROPİT, Lloyd, Mesajeri Maritim, Florio Rubattino kumpanyaları dışında, Cenova, Marsilya ve İzmir arasında sefer yapan Alman, Mittelmeer Linie Kumpanyası, Yunan Panhellenique, Bulgar Gemi Şirketi, Romanya Kumpanyası, Cunard Line, Wescot&Laurence, Leyland&Moss Steamship, P. Wilson&Sons Limiteden, Talbot Steamship, Danimarka Kumpanyası Forenede, Fransız Fraisinet Kumpanyası ve muhtelif ülkelere ait kısa ve uzun mesafede faaliyet gösteren birçok kumpanya İzmir Limanı rekabetine dâhil oldu. Bu durum ROPİT'in limandaki faaliyetlerinin azalmasına neden oldu[712]. Nitekim Rusya'nın 1905 yılında İzmir'den ihraç

[706] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1897 god*, s. 1-3.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1897 god, s. 2.

[708] *A&P Record, Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for the Year 1898 on the Trade and Commerce of the Consular District of Salonica*, No. 2270, Annual Series, Printed for Her Majesty's Stationery Office by Harrison and Sons, London 1899, s. 8.

[709] Mübahat Kütükoğlu, "İzmir Ticaret Odası İstatiklerine Göre XX. Yüzyıl Başlarında İzmir Ticareti, İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000, s. 317.

[710] Ayrıntılı bilgi için, Bkz., Emre Kılıçaslan, *a.g.t*, 181-189.
Mübahat Kütükoğlu, a.g.m., s. 317.

[712] Paul Fesch, Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul, s. 556; Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 156.

ettiği emtianın değeri 69.312 sterline kadar geriledi. Aynı dönemde İngiltere'nin 2.625.164 sterlin, Fransızlar 244.381, Avusturya'nın 754.322 olduğu hesaba katılırsa Rusya'nın özelde ise bu taşımacılığı üstlenen ROPİT'in limandaki payının oldukça düşük olduğu anlaşılır[713].

ROPİT'in İzmir'deki gemi trafiği ve ticari hareketlilikteki payı giderek azalırken Rusya'nın İstanbul ve İzmir konsolosları, Türk-Rus ticari ilişkileri geliştirmek adına iki ticaret komitesi kurdular[714]. Fakat Osmanlı İmparatorluğunun dönem itibarıyla içinde bulunduğu buhranlı durum ve 1904-05 yıllarında cereyan eden Rus-Japon Savaşı ve daha sonrası gelen iç huzursuzluklar ROPİT'in İzmir'deki faaliyetlerinin iyice düşmesine neden oldu[715].

ROPİT'in 1860'larda düzenli olarak uğramaya başladığı ve yaklaşık olarak 50 yıl faaliyet gösterdiği İzmir ve çevresindeki faaliyetleri incelediğinde Rusya için önemli kazanımlar elde ettiği aşikârdı. Zira XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu gibi Rusya da kısmen dünya ekonomik sistemine entegre olurken, Batılı devletlerin uluslararası rekabette takip ettiği politikaları uygulamaktan da geri kalmıyordu. Nitekim İzmir bu uluslararası rekabette mühim konumdaydı. Daha çok ROPİT aracılığı ile bu rekabette yer alan Rusya şehrin genel ticari istatistikleri ve şirket raporları incelediğinde İzmir ticaretinin önde gelen aktörlerinden biri olmayı başarmıştı. Bilhassa Rus geleneksel ürünleri ihracı noktasında rakiplerine kıyasla üstün konumu dikkat çekmekteydi. Fakat şehrin genel ticareti ve bilhassa gemi trafiği göz önüne alındığında ROPİT'in payının çok yüksek olduğu söylenemezdi. Bu durum Rusya'nın Avrupalı rakiplerine göre ticari bağlantı kurma beceresinin çok daha sonra gelişmesiyle de açıklanabilir. Zira kentin ticari hacminde %50'lik bir paya sahip olan İngiltere veyahut gemi trafiğindeki başarısıyla öne çıkan Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın başarısı daha ziyade şehirde bağlantılı olduğu simsarlar aracılığıylaydı. Bilhassa Fransızlar bölgede kurduğu ticaret evleri, bankaları aracılığı ile yürüttükleri sosyo-kültürel faaliyetleri ile alafrangalaştırdıkları İzmir ve Doğu Akdeniz limanlarını Fransız ürünleri için mükemmel bir pazar haline dönüştürmüşlerdir. Rusların ise sosyo-kültürel ve ekonomik alt yapı oluşturmadığı sürece ne kadar modern vapura sahip olsa da veyahut sefer sayısını arttırsa da Rus ürünlerine olan talep artmadıkça tek başına bir vapur şirketi ile uluslararası rekabete yetişemeyeceği açıktı. Sonuç olarak genel bir bakış açısıyla ROPİT'in İzmir ve çevresindeki faaliyetleri göz önüne alındığında kendi özelinde başarılı olduğu muhakkaktı.

[713] Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı...", s. 309.
[714] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917)", s. 466-473.
[715] Peter Weisensel, a.g.m., s. 169; *İstoriya Torgovli İ Promyshlennosti v Rossii* 1913, s. 22-23.

D. Mersin ve Çevresindeki Faaliyetler

XIX. yüzyılın başlarında ahşap bir iskeleye sahip bir küçük bir kent olan Mersin bilhassa şehrin ard bölgesi ile bağlantılarının güçlenmesi ve çağın ihtiyaçlarını karşılayacak limana sahip olması ile beraber XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı'nın Doğu Akdeniz liman kentleri arasında önemli bir konuma ulaştı[716]. Zira Mersin ard bölgesi konumunda olan Çukurova'nın Amerikan İç Savaşı sonrası artan pamuk ihtiyacını karşılama konusunda öne çıkması, Mersin'i bölge limanı olarak ortaya çıkışında etkili oldu[717]. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın inşası için gerekli olan kerestenin büyük çoğunluğunun bu bölgeden temin edilmesi de limandaki ticari aktivitelerin artmasını tetikledi[718]. Bu haliyle Mersin Akdeniz'deki önemli mevkiiyle hem ard bölgesindeki emtianın tüketim bölgelerine ulaşmasını sağladı hem de transit ticaretle gelen ithalat ve ihracat ürünlerinin önemli bir yükleme boşaltma merkezi haline geldi[719].

Mersin limanının tam manasıyla işlerlik kazanması özellikle buharlı nakliyat şirketlerinin limana seferler düzenlemesi ile başladı. Zira XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bölgeye uğramaya başlayan şirketler limanın çehresini değiştirdi. Özellikle Kırım Savaşı öncesi Avusturya Lloyd ve Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyaları buharlılarının limana uğramaya başlamaları, bu değişimin en büyük habercisiydi[720]. Nitekim çok geçmeden rüzgârlara açık olduğu için gemilerin demirlemesine müsait olmayan limanda inşa faaliyetleri başladı. Böylece şirketlerin seferleri daha düzenli hale geldi[721]. İlk olarak Mesajeri Maritim kumpanyası 1851'de başlamak üzere İstanbul'dan hareketle Mersin ve diğer Suriye limanlarına

[716] Mehmet Mazak, Aylin Doğan, *Osmanlı Arşiv Vesikaları ve Fotoğraflarla Mersin Limanı Tarihi*, Yeditepe Yay., İstanbul 2014, s. 119.

[717] Tülin Selvi Ünlü, "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim", *TMMOB Şehir Plancıları Yayını*, 2009/3-4 Şubat 2010, s. 8.

[718] Mehmet Mazak, Aylin Doğan, *a.g.e.*, s. 119.
Süheyla Balcı Akova, "Mersin Limanı" *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 31, İstanbul 1996, s. 219.

[720] Meltem Toksöz, "The Ottoman Empire and its Heritage", Volume 45: Nomads, *Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908*, Brill Pub, Boston-2010, s. 88.

[721] XVI ve XVII. yüzyıllarda Tarsus limanının Akdeniz kıvrımlarında yaşanan küçük buzul çağının sona ermesiyle, Amanosların derin yarıklarından sahile doğru akan nehirlerde yaşanan taşkınlar sonucu Tarsus kıyı şeridinin zamanla denizin içlerine doğru karanın lehine olacak şekilde genişlemesi ve Tarsus'un sahil kenti olma özelliğini kaybetmesi Mersin limanının bölgenin önemli limanı haline gelmesini sağlamıştır. Zira Mersin iskele kenti olmaya elverişli bir konumda değildi, sert rüzgârlara açık ve korunaklı olmayan bir sahile sahipti. Bu nedenle şirket acenteleri her yıl Mersin'de bina yapımına hayli masraf yapmaktaydı. *Sâlname-i Vilayet-i Adana* 1312, s. 43.

sefer düzenlemeye başladı. Lakin Kırım Savaşı'nın meydana gelmesi bu seferlerde değişiklik yapılmasına sebep oldu[722]. Daha sonra ise Lloyd Kumpanyası 1845'te açılan *Suriye Sahil hattına* 1850 yılında Mersin Limanını ekledi[723]. Şirket 1854 yılında Mersin'e ilk acentesini açarak 1855 yılında düzenli seferler yapmaya başladı[724].

ROPİT, Mersin Limanı'na rakiplerine kıyasla daha geç bir tarihte uğramaya başladı. Öncelikle 1858 yılında limanda ilk acentesini açtı. Bu süre zarfında Mersin Limanı'na düzensiz şekilde uğrayan şirket ticari bağlantılar kurma faaliyetlerinde bulunan kumpanya acentesi sayesinde seferlerini düzenli hale getirebildi[725]. Şirketin direkt olarak Rus limanları ve Mersin arasında bir hattı mevcut değildi. Seferlerini İskenderiye *hattı* dâhilinde gerçekleştiriyordu. Nitekim şirket 1860 yılından itibaren limana düzenli olarak uğramaya başladı. Aynı yıl limana 47 sefer düzenleyen kumpanya 12 hayvan, 43.387 pud emtia sevk edip 14.382 ruble gelir elde ederken 3 hayvan, 53.538 pud emtiayı ise limandan alarak 79.600 ruble kazanç sağladı. ROPİT'in ilk yılları olmasına rağmen limandaki yolcu grafiği de hatırı sayılır bir seviyedeydi. Öyle ki aynı yıl Mersin limanına 1498'sini getirmek kaydıyla toplamda 2693 yolcu taşıyarak 17.416 ruble gelir elde etti[726].

Şirket, kısa zamanda önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olan Mersin Limanı'ndan genelde pamuk tohumu, pamuk, susam, elma, ahşap ürünler, meyve, ceviz, kuru üzüm, zeytin çekirdeği ve hayvan almaktaydı. Bu ürünlere karşılık Rus limanlarından şeker, gaz yağı, çeşitli makinalar, bez, kerpiç, kiremit, sabun, çimento, karton mukavva, çivi, bira, demir ürünleri, halat, ip, kibrit, ispirto, kimyasal ürünler ve cam eşyaları Mersin Limanı'na sevk etmekteydi[727]. Kumpanya temsilcileri İskenderiye *hattı* güzergâhında bulunan Mersin Limanı ekonomik olarak çok değerli görmekteydi. Bu nedenle bu liman ve ard bölgesiyle sıkı ticari ilişkileri kurulmasını talep etmekteydiler[728]. Nitekim bu istekler 1870-80 yılları arası şirket faaliyetlerine yansımıştır. Fakat şirketin bu çıkışı 1875 yılına kadar devam

Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 128.

Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 253.

[724] *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux No: 13*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 Fevrier 1857, Paris 1857, s. 31-32; Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 85.

[725] *Otchet Vysochayshe Utverzhdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 God* (1859). SPb.: Tip. I. Shumakhera, s. 59.

[726] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1860 god*, s. 1-26.

Putevoditel Russkago obşestva parohodstva i torgovli 1914, s. 293-294.

[728] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s.466.

edebilmiştir[729]. Bilhassa ertesi yıl Osmanlı-Rus ilişkilerinin gerilmesi neticesinde ROPİT'in Mersin'deki faaliyetleri daha girift hale gelmiştir[730].

1880'li yıllara gelindiğinde Mersin Limanı'nın Osmanlı deniz ticareti içerisindeki yükselişi limandaki gemi trafiğinin atmasına sebep oldu. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonrası iki ülkenin ilişkilerinin normal seyrine dönmesiyle beraber ROPİT de artan bu ticari hareketliliğe paralel olarak limandaki faaliyetlerini arttırdı. Lakin 1879'un başında şirket vapurlarının birçoğu asker ve askeri yüklerin naklinde kullanıldığından dolayı süreli hatlardaki sefer sayılarında düşüş yaşanmaktaydı[731]. Kısa sürede toparlanma sürecine giren şirket İskenderiye *Hatları* dâhilinde 1881 yılında 78 sefer düzenleyerek Mersin Limanı'ndan 60.000 frank yolcu 242.200 frank emtia geliri elde etti[732]. 1883 yılında ise 73 sefer düzenleyen şirket 229.540 frank emtia kazancı sağladı[733]. Aynı yıl şirket 3550 yolcuyla Mersin Limanı'na giriş yaptı. Toplamda ise 7090 yolcu taşıdı. Limandaki toplam yolcu hareketliliği 18000 civarındaydı. Şirket Mersin'de, İngiliz kumpanyalarından sonra en iyi yolcu grafiğine sahip kumpanyaydı. Örneğin ROPİT'in bu limandaki en önemli rakibi olan Mesajeri Maritim toplamda 4718 yolcu taşıdı[734].

1886 yılında Mersin'in ard bölgesiyle bağlantısı kolaylaştıracak olan ve Adana Mersin arasında yaklaşık olarak 42 mil uzunluğundaki demiryolunun açılması iç bölgelerden limana ihraç ürünlerinin daha kolay ulaşmasını sağladı. Haliyle bu durum limandaki gemi trafiğinin artmasına da sebep oldu[735].

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1875 god, s. 1-5.

Nikolay Fedorovich Fan-der-Flit, Sank-Petersburg 1902, s 47-48; Ilovayskiy, *a.g.e.* s. 163. Ilovayskiy, *a.g.e.*, 182.

[732] *AFL 1997 002 4443*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, Chapitre 6, Comptabilite; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1881 god, s. 1-5*

[733] *AFL 1997 002 4443*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 6, Comptabilite; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1883 god, s. 1-5.*

[734] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 132.

[735] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Vilayet of Adana*, No. 406, Printed by Harrison and Sons, London 1888, s. 5.

Tablo-30: 1887 yılı Mersin'e Giriş Çıkış Yapan Buharlılar

Kumpanya	Sefer Sayısı	Tonaj	Kumpanya	Sefer Sayısı	Tonaj
ROPİT	56	75.146	Mısır	53	55.487
MM	52	81.539	Yunan	14	2.826
İngiliz K.	85	40.064	Osmanlı	36	44.949
Fabre K.	14	12.302	İtalyan	1	665

Kaynak: *AFL 1997 002 4443*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.

1887 yılında Mersin Limanı'na 65 Rus bandıralı gemi sefer düzenledi bunların 56'sı ROPİT'e ait gemilerdi. Toplamda düşünüldüğünde İngiliz bandıralı gemilerin limanda üstünlüğü söz konusudur. Mesajeri Maritim Kumpanyası her ne kadar limana ROPİT'ten daha az sefer düzenlese de gemi tonajlarının büyük olması onları avantajlı bir konuma getirmekteydi. Nitekim limanın genel istatistiği incelendiğinde Fransız bandıralı gemiler sayıca az olmalarına karşın Rus gemilerine göre taşıdıkları yük bakımından daha fazla olduğu tespit edilmektedir[736].

Doğu Akdeniz limanları arasında Mersin Limanı dışında bölgede önemli bir hinterlanda ve ticari hacme sahip İskenderun Limanı da buharlı vapur şirketlerinin ilgisini cezbediyordu[737]. Zira 1887 yılında limana servis yapan buharlıların sayısı 25'e ulaşmaktaydı. İskenderun'da İngiliz buharlılarının üstünlüğü söz konusuydu. Bu buharlılar tek bir şirket olmak dışında daha çok belli pazarlara hâkim olan tüccarların yanı sıra bireysel olarak birkaç gemiye sahip belli limanlar arasında taşımacılık yapan tüccarlardan oluşmaktaydı. İngilizlerin diğer Osmanlı limanlarındaki genel üstünlüğü de daha ziyade bu yöndeydi. Her yıl düzenli olarak merkeze gönderilen ayrıntılı raporlar bölgede ticaret yapan ve yapmak isteyen İngiliz tüccarlara rehber olacak mahiyetteydi. Hal böyleyken İngilizlerin Osmanlı limanlarında geniş bilgi ağı ve bağlantıları bu üstünlüğün rastlantı olmadığının en açık kanıtıdır[738]. Nitekim 1887 yılında limana 94 sefer yapan İngiliz buharlıları toplam ithalattaki payı yaklaşık olarak %50'lileri geçmekteydi. Rus buharlıları aynı sene içerisinde limana 57 sefer düzenledi 21.422 sterlin değerinde emtia it-

[736] *A&P Records, Report for the Year 1887 on the Vilayet of Adana*, s. 5.

[737] N. Ürkmez, *Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum 2012, s. 410.

[738] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Aleppo*, No. 419, Printed by Harrison and Sons, London 1888, s. 2.

hal etti. Rus buharlıların limandaki ithalattaki payı %13 dolaylarındaydı[739]. Rusya adına bölgedeki ticaretin taşımacılığı üstlenen ROPİT'in raporları incelendiğinde rakip devlet kumpanyalarının raporları kadar ayrıntılı bilgi bulmak her zaman mümkün olmamaktadır. Ancak XIX. yüzyılın sonlarına doğru şirketin bölgeler hakkında tam manasıyla ticareti geliştirmek üzere zemin çalışmaları yaptırdığı görülmektedir. Şirketin Osmanlı limanlarındaki başarı grafiği Mersin veyahut İskenderun limanında incelendiğinde Rus tüccarların Batılı vapur şirket temsilcileri gibi önemli bağlantılar kuramadığını belirtmek gerekir[740].

1890 yılına girerken hükümet ROPİT'e Mersin ve İskenderun limanlarına daha sık uğramaları karşılığında bu hat dâhilinde gerçekleştirecekleri seferlerde mil başına 2 ruble daha fazla sübvansiyon vermeyi teklif etti. Bu teklife sıcak bakan şirket yöneticileri İskender*iye ve Çevresi hattına* bu iki limanı ekledi[741]. Lakin Mersin Limanı'nda ticari bağlantılar kurmakta zorlanan şirketin artan sübvansiyonuna karşılık 1890 yılında seferlerinin azaldığı görmekteyiz. Zira 1890'da İskenderiye ve Çevresi *hattı* dâhilinde Doğu Akdeniz limanlarına 56 sefer düzenleyen şirket Mersin limanına sadece 23 defa uğramıştır[742]. Bilhassa bu tarihlerden itibaren limanda artık Fransızların üstünlüğü söz konusuydu. Aşağıdaki tabloda bu durumu daha net görmek mümkündür.

Tablo-31: Mart 1889-90 Yılları Arası Mersin Limanı Gemi Trafiği

Ülke	Gemi Sayısı ve Türü			Tonaj		
	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Buharlı	Yelkenli	Toplam
Rus	23	-	23	30.881	-	30.881
İngiliz	96	-	96	39.198	-	39.198
Avust. Mac.	5	-	5	4.834.	-	4.834
İspanyol	5	-	5	4.078	-	4.078
Fransız	68	-	68	111.856	-	111.856

[739] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Aleppo*, No. 419, Printed by Harrison and Sons, London 1888, s. 3.

[740] *Chto Neobkhodimo Predprinimat' Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyvayushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostoka, s. 4-19.*

[741] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 249.

[742] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1890 god*, s. 1-5.

Yunan	25	13	38	8.764	3.138	11.902
Kudüs	-	14	14	-	423	423
İtalyan	-	2	2	-	609	609
Osmanlı	35	560	595	29.453	11.839	41.675
Mısır	53	-	53	49.675	-	49.675
Sisam Adası	-	1	1	-	269	269
Toplam	310	590	900	278.739	16.278	295.017

Kaynak: Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie*, C. 2, s. 57.

Tablo incelendiğinde yelkenli gemilerin limandaki payının oldukça azaldığı görülmektedir. Nitekim bu gemilerinin çoğunluğunu da Osmanlı gemileri oluşturmaktaydı. Buharlı gemi trafiğinde Fransız bandıralı gemilerin sayısal olarak olmasa da tonaj bakımından üstünlükleri söz konusuydu. Bu yönüyle Fransızlar Mersin Limanı'nda ticari hacmin büyük çoğunluğunu ellerinde tutmaktaydı[743]. ROPİT'in limandaki payı ise gün geçtikçe azalmaktaydı. Bunun nedeni limana uğrayan şirketlerin hem sayısındaki hem de seferlerindeki artışla beraber şirketin emtia ve yolcu bulmakta zorlanmasıydı. Ayrıca Rus şirketi Papeui Nakliyat Kumpanyasının limana ayda dört sefer düzenlemesi ROPİT'in limandaki payını azalttı[744].

1890 yılında Mersin Limanı'nda 8.528.000 frank değerinde ithal emtia hareketliliği oldu. Rusya özelinde ROPİT bu hareketlilikte 17 bin frank deri, 120 bin frank petrol ile beraber toplamda 162 bin frank değerinde emtianın taşımacılığını üstlendi. Limanda Rusların üstün olduğu tek ürün kalemi petroldü. Zira limana toplamda getirilen petrolün değeri 180 bin franktı. Bu haliyle Rusya'nın Mersin limanına ihracatı İngiltere, Fransa, Avusturya'nın çok ardından gelmekteydi[745]. Aynı yıl limandaki yapılan ihracat ise 15.230 bin frank değerindeydi. Rusya 200 bin frank pamuk, 60 bin frank ham deri 60 bin frank donyağı ithalatı ile toplamda 520 bin franklık emtianın limandan ihracını gerçekleştirdi. Fransızlar limandaki ihracatın neredeyse yarısını gerçekleştirmekteydiler[746]. 1890 yılından itibaren limana yüksek kapasiteli vapurlarını yollayan Avusturya Lloyd Kumpanyası gerçekleşen emtia hareketliliğinden yeterince faydalanmak istediyse de navlun bula-

Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 57.

[744] Süleyman Uygun, *a.g.t.*, s. 126.

[745] Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie*, C. 2, s. 56.

[746] Vital Cuinet, *a.g.e.*, s. 54.

maması ve yükleme-boşaltma faaliyetlerinde büyük tonajlı gemilerin küçük liman koşullarına göre dezavantajlı olması neticesinde istediği başarıya ulaşamadı[747].

Aynı yıllarda vapur şirketleri İskenderun Limanı'na da uğramaktaydı. Zira Mersin ve İskenderun Limanları benzeri özelliklere sahip iki limandı. Ancak Mersin Limanı'nın daha hızlı gelişmesi İskenderun limanını geride bıraktı. Buna karşın havaların kötü olduğu dönemlerde gemiler Mersin limanına yanaşamadıkları için navlunlarını daha korunaklı bir liman olan İskenderun limanına bırakabilmekteydi. Bilhassa Hicaz demiryolunun Çukurova ve İskenderun'a bağlantı oluşturması İskenderun ve Mersin'i ortak bir kaderde buluşturdu. Bu tarihlerde Rus bandıralı gemiler İskenderun limanına 24 sefer düzenledi. Limandaki toplam gemi hareketliliği ise 274'e ulaşmaktaydı. Limana en çok sefer düzenleyen gemiler İngiliz bandıralıydı. Fakat 65 sefer gerçekleştiren Fransızlar limanda en büyük paya sahipti[748]. Doğu Akdeniz'in önemli limanlarından olan İskenderun'da Mersin limanı kadar olmasa da ciddi miktarda emtia hareketliliği vardı. Rusların limandan yapılan ithalat payı yok denecek kadar azdı. Lakin İskenderun'a şarap, alkol, kurşun, kalay, çinko, ilaç ve petrol ihraç etmekteydi[749]. Limanın genel ithalat ve ihracat grafiği incelediğinde pamuk en önde gelmekteydi[750].

1890'lı yılların ortalarına gelindiğinde Anadolu'da gerçekleşen Ermeni olayları Mersin ve civarındaki ticari aktivitelerin zayıflamasına sebebiyet verdi. Zira Mersin'in gayri Müslim nüfusu içerisinde önemli bir yeri olan Ermeniler bölge ticaretinin işleyişinde mühim bir rol oynamaktaydılar. Nitekim yaşanan olumsuz hadiseler ticari mübadelelerin aksamasına neden olmaktaydı[751]. Ayrıca aynı yıllarda Halep ve Suriye vilayetlerinde kolera salgının yaşanması Doğu Akdeniz limanlarını tümüyle olumsuz etkiledi[752]. Zaten Mersin ve çevre limanlarında başarılı bir grafiğe sahip olmayan ROPİT bu hadiseler neticesinde limanın gemi ve emtia hareketliliğinden iyice uzaklaştı. Nitekim 1897 yılında kumpanya İskenderiye *Hatları* çizelgesinde önemli değişiklikler yaparak Mersin Limanı'nı zorunlu uğranılacak limanlar arasından çıkardı[753]. Şirketin bu kararı Osmanlı yetkilileri ta-

Emre Kılıçaslan, *a.g.e*t., 160.

748 Vital Cuinet, *a.g.e.*, s. 154.

749 Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie...*, C. 2, s. 205-206.

750 Vital Cuinet, *a.g.e.*, s. 206.

Tülin Selvi Ünlü, a.g.m., s. 9.

752 N. Ürkmez, *Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum 2012, s. 202.

753 Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 290.

rafından da şaşkınlıkla karşılanmıştır[754]. Ertesi yıl şirketin bu kararı limanın gemi hareketliliğine yansıdı. Zira 1898'de Mersin limanına uğrayan 320 buharlıdan sadece 3'ü ROPİT'e aitti. Limandaki üstünlük önceki yıllarda olduğu gibi Fransız bandıralı gemilerdeydi. Avusturya Lloyd'un da bu dönemde bir çıkış yakaladığını görmekteyiz[755]. ROPİT'in Mersin Limanı'ndaki aktivitelerindeki olumsuz hava İskenderun limanında da yaşanmaktaydı. Aynı yıllarda sadece bir Rus bandıralı vapur limana sefer düzendi. Mersin Limanı'nda olduğu gibi İskenderun'da da 61 sefer düzenleyerek toplam emtia haraketliliğinin 1/4'den fazlasını oluşturan Fransızların üstünlüğü söz konusuydu. Fransızları çok yakından Avusturya bandıralı gemiler takip etmekteydi[756]. ROPİT'in limandaki başarısızlığı Rusya'nın bölgedeki ticaretine de yansıdı. Nitekim aynı yıl Rusya limandan 5.705 sterlin değerinde ihracat gerçekleştirirken 25.585 sterlin değerinde emtia ithal etmiştir. Limanın toplam ihracat değeri 958.960 sterlin, ithalat değeri ise 2.332.190 sterlin olduğu düşünüldüğünde Rusya'nın bölgedeki emtia hareketliliğinde ne kadar düşük olduğu daha iyi anlaşılır[757].

XX. yüzyılın başlarında Mersin Limanı'nın altyapı koşullarının iyileşmesi, ard bölgesi ile bağlantı yollarının elverişli hale gelmesi buharlı gemi trafiğinin de önemli miktarda artmasını sağladı. Nitekim bu yüzyılın başlarında limana, Mesajeri Maritim, Avusturya Lloyd, ROPİT dışında İngiliz, Hıdiviye, Prince Line, Bell's Asia Minor, Orient ve Ellermann, İtalyan Florio Rubattino, Alman Deutsche Levant Line[758] ve Atlas, Hollandalı Royal Nederlandais, Belçika Adolf Deb, Yunan Pantaleon ve Cozzika, Osmanlı Hacı Davud ve İ. Mahsusa, Fransız, Chyprien Fabre ve diğer muhtelif ülkelere ait kumpanyalar sefer düzenlemekteydi[759].

ROPİT önceki yıllara nazaran Doğu Akdeniz limanlarındaki payı bu dönemde artmaktaydı. Bu durum şirketin bölgede saha araştırmaları neticesinde önemli ticari bağlantılar kurmasıyla açıklanabilir[760]. Nitekim 1898 yılında limana

BOA, DH. MKT. 2082/84, 31 Mayıs 1897.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Aleppo, No. 2262, Printed by Harrison and Sons, London 1899, s. 15.

[756] *A&P Records, Report for the Year 1898 on the Aleppo*, s. 9.

A&P Records, Report fort the Year 1898 on the Aleppo, , s. 8.

[758] Bölgede pamuk işletmeciliği yapan ve pamuk üretimine giren Almanlar, Deutsche Bank ve Deutsche Levant Line'nın yönetiminde Deutsche Levantische Baumvolle Gessellschaft (Doğu Alman Pamuk Şirketi) adıyla bir şirket kurdular. Böylece bölgedeki pamuk sevkiyatında önemli aktör konumuna geldiler. bkz., Paul Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 571.

[759] Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 98.

[760] *Chto Neobkhodimo Predprinimat Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyvayushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostoka, s. 11-12.*

sadece 3 sefer düzenleyen şirket 1901'de sefer sayısını 28'e çıkarırken bu rakam 1910'lara geldiğinde 101'e çıktı. Bilhassa bu yıllarda şirket Mersin Limanı'ndaki Fransız tekelini kırarak İngilizler ile beraber limanda dikkate değer bir ticari hacme ulaştı[761]. ROPİT'in özellikle XX. yüzyılın ilk on yıllık periyodunda limandaki emtia ve yolcu hareketliliğindeki payının artışı 1909'da şirketin en iyi vapurlarından birinde yüzer sergi konsepti oluşturarak geleneksel Rus ürünlerini Doğu Akdeniz limanlarında tanıtmasıydı. Nitekim bu gemi sayesinde bu limanlardaki arz talep koşulları gözetilerek mühim ticari bağlantılar kuruldu[762].

Mersin Limanı'nın rakibi konumunda olan İskenderun limanında ise Ruslar için değişen çok bir şey yoktu. Limanın 1906-08 yılları arasındaki emtia hareketliliği incelendiğinde ithalat ve ihracatın neredeyse %50'sini oluşturan İngilizlerin üstünlüğü görülmektedir. Rusya'nın limandaki ithalatta payı ise 1906'da %1'lerin altındayken 1907-08'lerde %2'leri aşmıştır. Aynı durumu ihracatı için de söyleyebiliriz[763]. 1908-10 yılları arasındaki ihracat ve ithalat rakamları incelendiğinde İngilizlerin limanda üstünlüğü devam etmekteydi. 1908 yılında limanın toplam ihracat değeri 161.363.620 sterlinken Rusya'nın payı sadece 954.580 sterlindi. Aynı yıl İskenderun limanında gerçekleşen ithalat ise 207.968.420 sterlinken Rusya'nın ithalatı 3.444.430 sterline ulaşmaktaydı. Nitekim Rusya Mersin Limanı'nda yakaladığı başarı grafiğinin İskenderun'da yakalayamadı[764].

Sonuç olarak ROPİT'in 1860'lardan itibaren yaklaşık olarak 50 yıldan fazla düzenli sefer düzenlediği Mersin Limanı'nda Rusya adına önemli ticari bağlantılar kurduğu söylenebilir. Fakat Doğu Akdeniz limanlarındaki rekabete diğer limanlarda olduğu gibi Batılı rakiplerine göre daha geç dâhil olan ROPİT, ilk dönemlerinde rakiplerine kıyasla daha gerilerde olduğu da bir gerçektir. Nitekim şirketin limanla bağlantılarının en güçlendiği tarihlerde araya giren Osmanlı-Rus Harbi kumpanyanın Doğu Akdeniz limanlarındaki acentelerinin kapanmasına neden olmuş ve sefer düzenleyemez hale gelmiştir. Savaş sonrası bir bocalama dönemi yaşayan şirket hükümetin sübvansiyon desteklerine rağmen 1897-98 yıllarında neredeyse seferlerini durduracak bir pozisyona gelmiştir. Lakin XX. yüzyılın başlarında bir toparlanma sürecine giren kumpanya Mersin Limanı'nda yeniden istediği çıkışı yakalamıştır. Hassaten bu durumu birçok neden tetiklemiştir. Şirketin limandaki en önemli rakibi konumunda ve Doğu Akdeniz limanlarında başın-

Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 138.

Chto Neobkhodimo Predprinimat Dlya Usileniya..., s. 4.

[763] *A&P Records*, Suriye Raporu, No: 5707, 1911, s. 14-15.

[764] N. Ürkmez, *a.g.t.*, s. 432.

dan beri etkinliği tartışılmaz bir pozisyonda olan Mesajeri Maritim kumpanyasının Mersin Limanı'ndaki faaliyetlerinin azalması önemli bir etken olmuştur. Zira 1910 yılına girildiğinde ROPİT, Mersin Limanı'nın hem yolcu trafiğinde hem de emtia hareketliliğinde İngilizler ile beraber ön sıralarda yer almıştır.

XX. yüzyılda şirketin, Batılı rakipleri gibi kapitalist bir anlayış yakaladığı ve ticari mübadelede daha profesyonel bir yol izlediği dönemde Rus-Japon Savaşı ve I. Dünya Savaşı gibi ağır mücadelelerden geçmesi faaliyetlerini durma noktasına getirdi. Şirketin neredeyse tüm vapurları savaşlarda aktif görev aldı. Lakin bu savaşların neticesinde Rusya iç savaşının çıkması Çarlık Rusyası'nın miadını doldurması ile beraber ROPİT'in de faaliyetleri durdu. Bu haliyle Osmanlı limanlarında yarım asırdan fazla faaliyet yürüten ve Osmanlı-Rus ticari ilişkilerini gelişmesinde mühim bir yeri olan şirket tarihe karıştı.

E. İskenderiye ve Çevresindeki Faaliyetler

Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'de bulunan en önemli şehirlerinden olan İskenderiye gerek ticari gerek siyasi gerekse askeri anlamda ekseriyetle önemli yere sahip olmuştur. Tarih boyunca birçok toplumun ilgi odağı haline gelen İskenderiye, 1817 yıllarında yapımı başlanan ve yaklaşık olarak 3 yıl süren Nil nehri ve İskenderiye'yi birleştiren Mahmudiye Kanalı'nın açılması ile beraber hinterlandını genişletmiştir[765]. Doğu Akdeniz limanlarına 1830'lu yıllardan sonra düzenli buharlı gemi seferlerinin başlaması ile Avrupa ile ticari münasebetleri çok erken dönemlerde başlayan İskenderiye'nin yeni dünya ekonomik sistemine uyumu kısa sürede gerçekleşmiştir[766]. Haliyle takip eden yıllarda İskenderiye'ye hem yelkenli hem de buharlı gemi seferlerinde önemli artış gözlenmiştir.

İskenderiye'nin 1840 öncelerinde nüfusunun çoğunluğunu Müslüman ve yerli halk oluşturmuştur. Fakat şehirde bilhassa aynı yüzyılın ikinci yarısından itibaren deniz taşımacılığının artması ve buna paralel ihracata yönelik ticaretin en önemli uğraş haline gelmesi nüfus yapısında önemli değişikliklere sebep olmuştur. Nitekim Yahudi ve Ortodoks nüfusunun artması İskenderiye'yi kendine özgü kozmopolit bir yapıya dönüşmüştür[767]. Özellikle 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılışı İskenderiye Limanı'nı Doğu Akdeniz'in en önemli limanı haline gelmesini

Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914,s. 340.

[766] Y. Eyüp Özveren, "Beyrut" *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, ed. Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yay., İstanbu 1994, s. 79.

[767] Robert Ilbert, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Varkfı Yurt Yay., İstanbul-1999. s. 156-159.

sağlamıştır[768]. 19. yüzyılın ikinci yarısında İskenderiye'nin ve buna bağlı olarak limanın hissedilir bir büyüme örneği göstermesi Mısır Valisi, Mehmet Ali Paşa'nın faaliyetleri ve bölgede 1863-65 arasında pamuk üretimin patlaması ile de doğru orantı olmuştur[769].

1846 yılında İskenderiye Limanını 251'i İngiliz, 208'i Yunan, 180'i Avusturya, 151'i Fransız bandıralı olmak üzere toplamda 1206 gemi ziyaret etmiştir. Aynı yıl limanın ticari hacmi yaklaşık olarak 89 milyon franga kadar çıkmıştır. Bu yıllarda İskenderiye Limanı'nda Rus bandıralı gemilerin sayısı oldukça azdır[770]. Öyle ki aynı yıl Beyrut limanına sadece 11 Rus bandıralı gemi sefer düzenlemiştir[771]. Liberal ekonominin Avrupalı devletlere nazaran Rusya'da daha geç yerleşmesi, ekonomik ve ticari örgütlenme konusunda zayıf kalması ve Akdeniz'e çıkışı Batılı devletlere göre daha sancılı ve zor geçmesi Rusya'nın Doğu Akdeniz limanlarında daha geç yer edinmesine sebebiyet vermiştir[772].

Doğal iki limana sahip olan İskenderiye'ye ilk olarak 1833'yılında İngilizlere ait buharlılar düzenli sefer düzenlemiştir. Daha sonra ise yine İngilizlere ait Penisular Oriental Kumpanyası bu limanla düzenli bağlantı kurmaya başlamıştır[773]. 1838 yılının sonlarında Avusturya Lloyd Kumpanyası faaliyete soktuğu Trieste-İskenderiye hattıyla İskenderiye'ye düzenli sefer ağı kurmuştur[774]. Aynı yıl şirket bu hat üzerinden 16 sefer gerçekleştirmiştir[775]. Fransız'lar da aynı dönemlerde İskenderiye ile bağlantı kurarak düzenli seferlere başlamıştır. Fakat bu seferler daha çok posta bağlantısı kurma amaçlı yürütülmüştür[776]. Ruslar ise bilhassa Doğu Akdeniz limanları ile düzenli seferleri 1856 yılında ROPİT'in kurulmasıyla gerçekleştirebilmiştir.

Ruslar, ROPİT aracılığı ile Karadeniz limanlarında önemli ticaret ve posta bağlantılarına sahipti. Aynı girişim Doğu Akdeniz limanları için de geçerliydi. Bu

[768] Charles Issawi, "The Economic Development of Egypt", *The Economic History of Middle East*, Chicago 1966, s. 364.

[769] Robert Ilbert, a.g.m., s. 156-159.

[770] *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Impremerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 19

[771] *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, s. 24.

[772] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917)", s. 469.

[773] Flagships of Imperialism: The P & O Company and the Politics of Empire from Its Origins to 1867.

[774] Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 19.

[775] Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 26.

[776] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 93.

nedenle şirket Doğu Akdeniz limanlarının neredeyse tamamına sefer düzenlemek için çalışmalara başladı. Şirket bu bölgedeki faaliyetlerini kurduğu iki hatla gerçekleştirdi. Bunlardan ilki 1539 mil uzunluğunda olan İskenderiye Çevresi *hattıydı.* Bu hatla kumpanya, Odesa'dan hareketle, İstanbul, Aynoroz, İzmir, Rodos, İskenderun, Beyrut, Yafa ve İskenderiye Limanları arasında ayda 3 defa sefer gerçekleştirmeyi taahhüt ediliyordu[777]. Fakat gemi yetersizliğinden dolayı yukarıda bahsi geçen limanlara düzenli seferlerini ancak 1863 yılında gerçekleştirebildi[778]. Şirket, İskenderiye'ye ilk seferini 1858 yılında düzenlemiştir. Odesa'dan hareket eden gemi İstanbul, İzmir, Beyrut ve İskenderiye Limanlarına uğramıştır. Aynı yıl içerisinde İskenderiye'ye 42 sefer gerçekleştiren ROPİT 12.371 pud emtia, 294 yolcu taşımıştır [779]. Kumpanyanın ikinci hattı ise 1.202 mil uzunluğundaki *Doğrudan İskenderiye hattıydı.* Bu hat 2 Nisan 1876 yılındaki tüzükle Odesa, İstanbul, Port-Said ve İskenderiye'ye haftada bir kez düzenli sefer yapmak üzere kurulmuştur[780]. Fakat ROPİT, bu hatta düzenli olarak seyrüsefere 1879 yılında başlayabilmiştir[781]. Bu hat Rusya'nın güney limanlarını Mısır'ın zengin ürün çeşitliliği ile buluşturmuştur. Bu bölgeden getirilen emtia Odesa aracılığı ile Avrupa'ya bilhassa da Almanya'ya ihraç edilmiştir. Ayrıca bu hat güzergâhındaki limanlara Uzak Doğu'dan gelen ürünler şirket aracığı ile Rusya'nın güney limanlarına ulaştırılmıştır. Bu hat dâhilinde bulunan limanlara uğrayan şirket gemileri özellikle çay, pamuk, limon, elma, şarap ithal ederken ekseriyetle un, gaz yağı, ispirto, ip, sicim, havyar, demir, hayvan, yağ, mum gibi ürünlerin de ihracını gerçekleştirmiştir.[782].

Şirket 1858 yılında İskenderiye'deki faaliyetleri düzenli yürütebilmek için iki adet depo inşa etti. Bu depoların ilki İzmir ve İskenderiye arasında Rodos'ta diğeri ise Beyrut'tan 8 saat uzaklıktaki Hayfa'da bulunmaktaydı. Şirket hava muhalefetine göre bu iki depodan birine aktarma yapmaktaydı[783]. Ayrıca 1857 yılında Avusturya Lloyd, İngiliz P&O ve ROPİT, Mısır genel valisinin kendilerine tahsis ettiği bir arazide büyük bir depo inşa etmek üzere ittifak kurdular[784]. Bunun yanı sıra İskenderiye'de faaliyet gösteren şirket acenteleri limanın ürün boşaltma ve

Ustav 1856.

[778] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1863 god. Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 26-go Aprelya 1881 g. Sankt-Peterburg 188..*

[780] *Ustav 1879.*

[781] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1879 god.*

[782] Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 539.

[783] *Otçet 3 avgusta 1856 goda po 31 dekabrya 1857 goda, s. 36.*

[784] Paul Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 31.

yükleme noktasında yetersiz olmasından dolayı ortaklaşa bir iskele kurmak için anlaştılar. Mesajeri, Lloyd, P&O ve ROPİT ortaklaşa kurduğu bu iskelenin şirkete maliyeti yaklaşık olarak 12 bin ruble oldu[785].

1860 yılında şirket *İskenderiye hattı* ile beraber hattın dâhilinde bulunan tüm limanlara uğramasa da yıllık sefer sayısı bazında düzen yakaladığı görülmektedir. Şirket toplamda bu hat güzergâhı boyunca 47 sefer gerçekleştirmiş 1.052.850 pud emtia, 246 hayvan, 23.351 yolcu taşımıştır[786]. Her yıl Rusya'dan ortalama 14-15 bin hacı Kutsal Toprakları ziyaret ettiği düşünülürse şirketin yolcu portföyünün çoğunluğunu Rus hacıların oluşturduğu düşünülebilir. Şirket aynı yıl İskenderiye *hattından* sübvansiyonla beraber 355.111 ruble gelir elde etmiştir. Şirketin genel faaliyetleri içerisinde bu hattın performansı incelendiğinde önemli bir kazanç getirdiği söylenemez fakat politik, ticari ve dini unsurların ilginç bir karışımını oluşturan bu hat Rusya için çok önem arz etmiştir[787]. Zira ertesi yıl da bu hatta ki durumun çok iyi olduğu söylenemez, şirket raporlarına göre 1861 yılında İskenderiye, Selanik ve Pire hatları toplamında 1860 yılına göre 146 bin ruble daha az gelir elde edilmiştir[788].

1863 yılında şirket *İskenderiye hattı* dâhilinde bulunan tüm limanlara düzenli olarak uğramasına paralel olarak gelirinde de artış yaşandı. ROPİT 1862 yılına göre aynı yıl yüklerden 53.400 ruble yolculardan ise 15.700 ruble daha fazla gelir elde etti. Yüklerin çoğunluğu Odesa'dan İskenderiye'ye gönderilen hayvanlar oluşturmaktaydı. Fakat bu hattaki emtia gelirinin artmasının ana sebebi Amerikan iç savaşı ile beraber Amerikan pamuğu yerine Mısır, Çukurova pamuğunun tercih edilmesi sonucu Mısır'da pamuk hasadında yaşanan patlama ile şirketin Mersin ve İskenderun'a kurduğu antrepolara yoğun bir biçimde ürün istiflemesinden kaynaklanıyordu[789].

Mısır'da 1863-1865 yılları arasında pamuk üretiminde yaşanan patlama beraberinde rekabeti de getirdi[790]. Bu yıllarda Mısır pazarlarında pamuk tekeli özellikle Fransız ve İngiliz tüccarların elindeydi. Fransızlar Mesajeri Maritim, İngilizler ise Peninsular Oriental Kumpanyaları ile pamuğu Batı Avrupa'ya taşı-

[785] *Otçet 3 avgusta 1856 goda po 31 dekabrya 1857 goda, s. 86.*

[786] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god.*

[787] *Obyasnitelnaya Zapiska 1860 god.*

[788] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1861 god*, s. 8.

[789] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1863 god*, s. 8.

[790] Robert Ilbert, a.g.m., s. 159.

maktaydı[791]. 1864'yılına gelindiğinde İskenderiye *hattının* kontrolü İstanbul'daki şirket acentesine devredilmesi önerildi. Şirket bu yolla o zamana kadar Osmanlı veya Mısır gemilerini tercih eden müslüman hacıların ROPİT gemileri ile taşınmasını hedefliyordu ki bunda başarılı oldu[792]. 1865 yılı yazında salgın hastalıkların yayılması ve kumpanya gemilerinin karantinalarda bekletilmesi sonucu İskenderiye *hattında* seferlerin kısmen durmasına rağmen bu hat genelinde mali sonuçlar oldukça iyiydi[793].

Şirket İskenderiye *hattı* dâhilinde bulunan Beyrut limanına da sık sık uğramıştır. Bu limana 1868 yılında 52, 1869'da ise 51 sefer düzenlemiştir. Bu limanda ekseriyetle düzenli faaliyet gösteren Fransız, Avusturya, İngiltere ve Osmanlı bandıralı gemiler ROPİT'e nazaran daha sık sefer düzenlemiştir[794].

1869 yılında Süveyş Kanalının açılması Doğu Akdeniz limanlarının daha önemli bir konuma gelmesini sağlamıştır. Bilhassa İskenderiye Limanı önemli bir aktarma merkezi haline dönüşmüştür. Kanalın açılışıyla beraber Rusya'nın güney limanları da stratejik bir konuma gelmiştir. Süveyş Kanalı sayesinde Sivastopol ve Odesa limanları daha önceleri Baltık Denizi kanalıyla gerçekleşen Rus ticaretinin merkezi olmuşlardır. Rus gemileriyle Karadeniz'in güney limanlarına getirilen Çin ve Hindistan ürünleri, yabancı gemilerle Hamburg, Amsterdam ve Londra üzerinden Petersbug'a getirilmerine kıyasla deniz üzerinden iki kat daha az mesafe kat edilerek getirilebiliyordu. Nakliyatın bu denli ucuzluğu yanında şirket, Hindistan, Mısır ve Çin'de acentelerini geliştirerek bu coğrafyalardaki ürünlere doğrudan ulaşma imkânına kavuşmuş olacaktı. Böylece Rusya'da bu ürünlerin fiyatları düşerek halk refahının yükselmesi sağlanacaktı. Bu haliyle Süveyş Kanalı hem şirket hem de Rusya için büyük avantajları beraberinde getiriyordu. Lakin kanalın geçiş ücreti şirket için önemli bir sorundu. Bu nedenle ROPİT gemilerinin kanaldan geçiş için ödediği ücretin, hükümetin Karadeniz ve Akdeniz'de ticaretin gelişmesi için belirlediği sübvansiyonlar gibi geri ödenmesi talep edildi. Hükümet Rusya'nın sömürgecilik ürünlerinin Baltık Deniz'inden ziyade Karadeniz limanları üzerinden sevkinin yapılmasını daha avantajlı olarak görmekteydi. Bu nedenle Rusya'nın Uzak Doğu ile doğrudan ilişki kurmasını kolaylaştıracak olan Süveyş Kanalı bir kat daha önem kazandı. Dolayısıyla bu bağlantıyı sağlaya-

Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 99.

[792] M.N. Barışnikov, *a.g.t.*, s.125.

[793] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 90.

[794] *A&P Records, Reports Relative to British Consular Establishments 1858&1871, Part III.*, London 1872, s. 156.

cak olan ROPİT'in Süveyş Kanalı geçiş ücretinin hazine tarafından ödenmesini hatta şirketin Uzak Doğu seferlerine fazladan sübvansiyon verilmesi sağlandı[795].

1870'li yıllara gelindiğinde ROPİT'in İskenderiye *hattı* ile uğradığı liman sayısında önemli artış olmuştur. Hatta hükümetin doğrudan isteği üzerine kumpanya gemilerinin herhangi bir kar elde etmeden Hıristiyan hacılarla birlikte Myra Körfezine (Antalya) uğramaya başlamışlardır[796].

Tablo-32: ROPİT'in 1870-71-72 yılı İskenderiye Hattı Emtia ve Yolcu Trafiği

Yıl	Sefer	Emtia / Pud	Piyano	Hayvan	1.Sınıf	2.Sınıf	3.Sınıf	Güverte	Toplam	Kazanç
1870	26	894.948	2	3753	958	1266	29	21960	24213	262.660
1871	27	1.004.648	1	1058	841	113	3	16443	18400	260.989
1872	30	1388.854	1	3325	1077	1315	-	19911	22303	369.587

Kaynak: Obyasnitelnaya Zapiska, 1870,1871,1872.

ROPİT, İskenderiye *hattı* güzergâhında bulunan Yafa Limanı'na sık sık sefer düzenlemekteydi. 1873 yılında bu limana 54 kez uğrayan şirket gemileri 38.000 sterlin değerinde emtia taşımıştır. Lakin aynı yıl 52 sefer düzenleyen Lloyd 51.000 sterlin tutarındaki emtia ile Yafa'daki emtia hareketliliğinde önemli bir paya sahip olmuştur[797]. Lloyd genel itibariyle uyguladığı hızlı, güvenli ve konforlu sefer dü-

Nikolay Aleksandrovich Shavrova, *(Doklod) Deyatelnosti İmperatorskago Obshetva Dlya Sedeysvyya Russkomu Torgovomu Morekhdstvu V Vasseyn Chernago Morya*, Obshchemu Sobranyu *Obşestva 19 Dekabı' 1882,* Moskova 1883, s. 23.

796 Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 112.

A&P Records; Commercial No:17 (1875) (Trade Reports) Reports from Her Majestys Consuls on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part VI., Harrisonand Sons, Lond-

zenleme geleneğini bilhassa Yafa Limanı'nda da özenle uyguluyor ve bu rekabette rakiplerine nazaran daha avantajlı konuma geliyordu[798]. Öyle ki Yafa Limanı'nın 1870'li yıllardaki liman istatistiği incelendiğinde Lloyd'un diğer kumpanyalara nazaran sağladığı üstünlüğü görmek mümkündür. Nitekim bu limanda ROPİT zaman zaman üstünlüğü elde etse de 1870'lerin ilk beş yıllık periyodu düşünüldüğünde ancak Mesajeri ve Lloyd'dan sonra kendine yer bulmaktaydı[799].

1870'li yılların ikinci 5 yıllık dönemi şirket için kaygı vericiydi. Gerilen Osmanlı-Rus ilişkileri ticarette de karşılığını buluyordu. Aynı zamanlarda Rusya'nın güneyinde yaşanan kötü hasat şirketin Doğu Akdeniz limanlarına yük bulmasında zorluk çekmesine neden olmuştur[800].

Tablo-33: 1875-79 Yılları İskenderiye Hattı İstatistiği

Yıl	Sefer Sayısı	Yük	Yolcu
1876	32	1.452.977	22.209
1877	7	231.364	3.431
1878			
1879	10	588.938	6.861

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska, 1875, 1876, 1877, 1878.*

Yukarıdaki tablodan da görüleceği gibi kumpanyanın savaş dönemindeki trafiğinde hissedilir bir düşüş yaşandı. Bu dönemde kumpanyanın İskenderiye'deki büroları kapatılarak birçok yerli acente çalışanı işten çıkarıldı. Şirket İskenderiye *hattında* düzenli seferlere ancak 1879 Ekim ayında tekrar başlayabildi[801]. ROPİT, savaş döneminde yaşadığı boşluğu kapatmak adına Anadolu, Suriye, Filistin, Mısır, İran gibi bölgelerde yeniden geniş acente ağı kurmak için girişimde bulundu. Bu sayede şirket Rus ihracatçı, fabrikatör ve üreticiler için bu bölgelerdeki pazarlar hakkında bilgi sahibi olacaktı. Şirket bu yöndeki faaliyetlerine 1880'lerde yoğun bir biçimde başladı. Bu on yıllık dönemde ROPİT gemileriyle Osmanlı

ra-1874. s. 1600.

[798] Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 159.

[799] *A&P Records*; *Commercial No:17 (1875) (Trade Reports) Reports from Her Majestys Consuls on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part VI.*, Harrisonand Sons, Londra-1880. s. 1764.

[800] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1873 god*, s.1-10.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1879 god, s. 8.

limanlarına 24 milyon ruble değerinde emtia taşındı. Lakin 1889 yılına gelindiğinde bu emtia akışı yarı yarıya düştü. On yıllık süre içinde emtia trafiğinin bu denli azalmasının en önemli sebebi bu limanda faaliyet gösteren yabancı nakliyat şirketlerinin nicel ve nitel yönden hayli artmasıydı. Üstelik bu denizde boy göstermeye başlayan Alman vapur şirketleri bölge nakliyatını bir nevi inhisarında bulunduran İngiliz, Fransız ve Avusturyalı şirketleri ciddi anlamda zorlamaya başladı. Böyle bir durumdan ROPİT de payını aldı ve Akdeniz'de taşıdığı navlun miktarı neredeyse yüzde elli azaldı[802].

ROPİT, Doğu Akdeniz'de faaliyetlerini arttırmak ve Rus ürünlerini bu bölgelerde daha fazla yer edinmesi için 1879 yılından itibaren faaliyetlerine başlayacak yeni bir İskenderiye hattı açtı. Böylece şirket *Doğrudan İskenderiye hattı* olarak adlandırabileceğimiz bu yeni hatla haftada bir Odesa'dan hareketle İstanbul, Port Said ve İskenderiye'ye direkt olarak sefer düzenleyecekti[803]. İki hattın birden düzenli seferlere başlaması şirketin faaliyetlerinde önemli bir hareketlilik yaşanmasını sağlamıştır. 1880 yılında İskenderiye Çevresi *hattı* ile 26 sefer düzenlenmiş, 1.480.909 pud emtia, 9663 hayvan ve 27894 yolcu taşınmıştır. *Doğrudan İskenderiye hattı* ile ise 51 sefer gerçekleştiren şirket, 2.720.758 pud emtia, 18583 hayvan, 15513 yolcu nakli gerçekleştirmiştir[804]. Ancak Rusların İskenderiye hattında başarı sağlamaya başladığı bir dönemde İngilizlerin 1882'de İskenderiye'yi İşgal etmesi Mısır ticaretini, İngilizlerin lehine çevirirken başta Fransa olmak üzere Rusya, Avusturya ve Almanya gibi devletlere ait vapur şirketlerinin aleyhine çevirdi. Ayrıca İngilizlerin Mısırı işgali yazında Mısır'da karışıklıklar meydana gelmesine sebebiyet verdi. İskenderiye'nin Avrupalı nüfusunun neredeyse tamamı şehri terk etti. Kumpanyanın İskenderiye bürosu sonuna kadar çalışmaya devam etti ancak 28 Haziran'da şehirdeki durum oldukça tehlikeli hal alınca acente çalışanları şirket vapuruna sığındı. Bu şartlar altında kumpanya yönetimi 3 Temmuz'da İskenderiye hattının geçici olarak durdurulması doğrudan İskenderiye Hattının ise Port-Said'e kadar sefer düzenlemesi yönünde karar aldı. Ancak 10 Temmuz itibariyle İskenderiye seferleri düzensiz olarak faaliyete başladı[805]. Bu karışıklıklar esnasında şirketin İskenderiye'deki binası ve depoları zarar görmedi. Şirket bu denli karışıklıklar yaşandığı bu dönemde bir önceki yıla göre 38 bin ruble daha fazla gelir elde etti. Bunun en önemli sebebi Mısır'daki Avrupalı nüfusun şehri

[802] Çto Neobhodimo Predprinimat` dlya Usvileniya Vıvoza Proizvedeniy Russkoy *Obrabatıvayuşey Promışlennosti Na Rınkah Egipta I Blijnego Vostoka*, (Materialı, Dobıtie Yekspeditsii, snaryad. Russkiy. O-zdov Paroks) s. 4; Nikolay Aleksandrovich Shavrova, *(Doklod) Deyatelnosti İmperatorskago Obshetva Dlya Sedeysvyya Russkomu Torgovomu Morekhdstvu v Vasseyn Chernago Morya*, Obshchemu Sobranyu *Obşestva 19 Dekabı' 1882*, Moskova 1883, s. 23.

[803] *Ustav1879.*

[804] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 180 god.*

[805] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 200-201.

terk etmesi sonucu yolcu trafiğindeki artıştı. Öyle ki şirket aynı yıl İskenderiye Çevresi *hattı ile* 30.723 *Doğrudan İskenderiye hattı* ile 24.646 yolcu taşıdı[806]. Lakin ertesi yıl bu hatlarda yolcu ve emtia hareketliliğinde önemli derece düşüş yaşandı. İki hatla beraber toplamda 63 sefer gerçekleştiren şirket bir önceki yılın yarısı kadar yolcu ve emtia taşıyabildi. Bu durum 1883 yılında Mısır'da kolera salgının baş göstermesi sonucu Osmanlı, Yunan ve Rus limanlarında uygulanan ağır karantina uygulamalarının sonucuydu[807].

1884-1885 yıllarında İskenderiye ve çevresinde Mısır'ın İngilizler tarafından işgalinin etkileri görülmeye başlandı. Daha önceleri Fransızların hâkim olduğu pazarlar İngilizlere geçmeye başladı. Aynı yıllarda İskenderiye üzerinden Avrupa'ya yapılan ihracatta bariz bir şekilde İngilizlerin üstünlüğünü görmek mümkündür. İngilizlerden sonra bu pazarda etkin olan Fransızlar ancak onların sekizde biri oranında bir paya sahipti. Ruslar ise 1884 yılında Fransızların yarısı kadar bir pazara sahipken ertesi yıl İngilizlerden sonra İskenderiye'de ikinci sıraya yükselmişlerdir. Bu dönemde İskenderiye'den Avrupa'ya ekseriyetle pamuk, pamuk tohumu, şeker, buğday, pirinç, deri, arpa vb. ürünler ihraç edilmiştir[808]. Bu bölgeye yapılan ithalatta ise yine İngilizlerin üstünlüğü söz konusuydu. İngilizlerden sonra sırasıyla Fransızlar, Avusturyalılar, İtalyanlar ve Ruslar gelmekteydi. Avrupa'dan ve diğer bölgelerden Mısır'a ithal edilen ürünleri genel itibariyle kahve, alkol, zeytinyağı, tabaklanmış deri, mobilyalar, sigara, patates, gaz yağı, çimento ve bazı kimyasal ürünlerden oluşmaktaydı[809].

ROPİT 1885 yılında iki İskenderiye hattıyla beraber bölgeye 80 sefer düzenlemiştir[810]. Yolcularının çoğunluğunu Müslüman hacıların oluşturduğu Yafa'ya ise 56 sefer gerçekleştirmiştir[811]. 1887 yılında aynı hat üzerinden 83 sefer düzenleyen ROPİT, 34.088 yolcuyu taşımıştır[812]. Kumpanya, Kutsal ziyaretin son noktası olan Yafa'ya aynı yıl 56 sefer yapmıştır[813].

Şirket, Rus hacıları taşımada başarılı bir grafik çizdi. Bunun yanı sıra Karadeniz'in kuzeyinde ve Sibirya'nın ard bölgeleri ile Hazar çevresinde yaşayan Müs-

[806] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1882 god.*

[807] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1883 god.*

[808] *AFL 1997 002 4391,* Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexandrie Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.

[809] *AFL.1997 002 4391.*

[810] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1885 god.*

[811] *A&P Records, Commercial No. 10 (1886), Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part IV,* Harrison and Sons, Londra-1886. s. 553.

[812] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1887 god.*

[813] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Jarusalem and Jaffa,* No. 363, London 1888, s. 3-4.

lümanlar, ROPİT'in İskenderiye hattını açmasıyla beraber kara yoluna kıyasla daha hızlı ve güvenli olan deniz yolunu tercih ederek Hicaz'a ulaşmaktaydılar. Karadeniz yolu da denilebilen bu güzergâh Batum, Poti, Sohum, Fedosya, Kerç, Novorossisk, Sivastopol ve Odesa limanlarından hareketle yolcu durumuna göre Trabzon, Samsun ve Sinop'a uğrayıp, İstanbul, İzmir ve İskenderiye üzerinden Süveyş'i geçerek Hicaz'a kadar sürmekteydi[814]. Önemli sayıda Müslüman hacı potansiyeli bulunan bu hatlarda ROPİT yalnız değildi. En önemli rakibi yine bir Rus şirketi olup 1879 yılında faaliyete başlayan (Dobrovolnıy Flota) Gönüllü Kumpanyaydı[815]. Bu iki şirket bu pazardan en çok payı almak adına Türkistan gazetelerinde Müslüman hacılara yönelik çok sayıda kampanya yaparak onları kendi gemileri ile seyahat yapmaya davet ediyordu. Bu reklamlar neticesinde iki kumpanya da İstanbul Limanı'ndan aktarmalı olarak hatırı sayılır sayıda Müslüman hacı taşımıştı.[816] Ancak diğer şirketlerle karşılaştırıldığında ROPİT'in bu pazardaki payının oldukça dar olduğunu görmekteyiz. Bilhassa Rus ve Müslüman hacıların taşınmasında aktif rol oynayan iki büyük Rus kumpanyası olan ROPİT ve Gönüllü Kumpanyanın dışında çok sayıda buharlı gemi Karadeniz ve Akdeniz limanlarında hacı taşımacılığı faaliyetlerine başlaması önemli bir etken olarak görülebilir[817]. Zira Rusya her ne kadar kendi topraklarındaki hacıların taşınmasında önemli rol oynasa da genel bir çerçevede düşünüldüğünde yerinin epey gerilerde olduğunu aşağıdaki tabloda görmek mümkündür.

Tablo-34: 1882 Yılı Hacıların Kullandıkları Gemilerin Ülkelere Göre Oranları

İngiliz	%63	Mısır	%15,2
Avusturya	%6	Zanzibar	%5,4
Rus	%0,6	Fransız	%1,9
Hollanda	%0,6	Diğerleri	

Kaynak: *A&P Records, Commercial No. 10 (1886), Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part IV*, Harrison and Sons, Londra-1886.

İsmail Yaşanyanlar, "Hicaz Yolunda Kolera: Rusya Müslümanlarının Kullandığı Karadeniz Hac Yolu ve Koleranın Yayılımına Etkisi" *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, C. IV, S.2, Aralık 2016, s. 180-183; Serguei E. Grigoriev, "Russian Muslims' Pilgrimages to Makkah in the Early Twentieh-Century", *Kingdom of Saudi Arabia in 100 Years-Studies and Researches*, (edt. Fahd Al-Semmari), Riyadh 2008, s. 46.

[815] 19 Şubat 1878'de kurulan Gönüllü Kumpanya, Rusya'da ROPİT'ten sonra kurulan en büyük vapur nakliye şirketidir. Ayrıntılı bilgi için bkz., M. Poggenpol', *Ocherk Vozniknoveniya i Deyatel'nosti Dobrovol'nogo Flota za Vremya XXV-Letnego yego Sushchestvovaniya*. Petersburg 1903.

[816] Eileen Kane, "Odessa as a Hajj Hub: 1880s to 1910s", s. 21-22.

[817] Serguei E. Grigoriev, a.g.m., 8, s. 61.

s. 339.

ROPİT için Yafa Limanı dini potansiyelinin yanı sıra ticari hacmi de olan bir limandı. Lakin Rusların özellikle Doğu Akdeniz limanları pazarında düşen bir grafiği vardı. 1887 yılı Yafa ithalat ve ihracat istatistiği incelendiğinde İngilizlerin 42.200 pound ihracatı, 40.120 pound ithalatı varken Rusların sadece 7.800 pound ihracatı, 20.120 pound ithalatı vardı. Bu dönemde dikkat çeken husus Almanların Doğu Akdeniz limanlarında tedricen etkisini göstermesiydi[818].

19. yüzyılın sonlarına yaklaşırken Ruslar ekseriyetle Doğu Akdeniz limanlarına un, hububat ve gaz yağı ihraç ediyordu. Yafa pazarında özellikle Rus ununa büyük talep vardı. Bunun en önemli nedenlerinden biri Rus topraklarından birçok kişinin bu bölgeye yerleşmesiydi[819]. Rus ununun çok talep gördüğü diğer bir bölge ise Beyrut'tu. ROPİT'in 1887 yılı için 56 sefer yaptığı limanda Rus ürünlerini genelde Avrupalılar ve yerel zengin ahali tercih etmekteydi[820].

ROPİT, 8 Haziran 1889 tarihinde düzenlediği tüzük ile İskenderiye hattının hızı saatte en az 10 mil[821] olmak kaydıyla Odesa ile İskenderiye arasında, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Sakız Adası üzerinden, dönüşte Port-Said, Yafa, Beyrut, Trablusşam, Sakız Adası, İzmir, Çanakkale ve İstanbul'dan Odesa'ya haftada bir olarak belirledi[822]. Kumpanya talep doğrultusunda İskenderun ve Mersin limanlarına da uğrayacaktı[823]. ROPİT, bu yıllarda İskenderiye hatlarından mil başına 2 ruble sübvansiyon alırken, Trieste-İskenderiye hattında faaliyet yürüten Avusturya Lloyd 90 kopek, Marsilya-İskenderiye hattını işleten Mesajeri Maritim 2,35 kopek, Napoli-İskenderiye hattında sefer yapan İtalyan Florio Rubattino kumpanyası 80 kopek destekleme/sübvansiyon almaktaydı[824].

[818] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Jarusalem and Jaffa,* No. 363, London 1888, s. 5.

[819] Sergei M. İvanov, "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917", s. 468-469.

[820] *A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Beyrout* No. 290, London 1888, s. 6; Sergei M. İvanov, a.g.m., s. 468-469.

[821] Şirket sübvansiyon alırken yapacağı seferlerde 10 mil altına düşmemeyi taahhüd ediyordu. Fakat genelde gemiler bu hız ortalamasını yakalayamadığından dolayı sübvansiyonlarında kesintiler oluyordu. Zira kumpanyanın İskenderiye hattında sefer yapan Çar, Rusya, Çihaçev, Kornilov ve Tsaraviç adlı vapurlarından sadece Çar vapuru 1885'de 10 mil, 1886'da 10.6 mil 1887'de 10.4 mil ortalamayı yakalamıştır. Diğer gemiler ancak 9 mil ortalama ile sefer gerçekleştirebilmişlerdir. bkz., A. Gorenko, a.g.m., s.35.

[822] *Ustav 1889.*

[823] *Ustav 1891.*

[824] A. Gorenko, a.g.m., s.17.

Tablo-35: İskenderiye ve Çevresi Hattında ROPİT Gemilerinin Kalkış, Varış Saatleri ve Hızları

Doğrudan İskenderiye Hattı				İskenderiye ve Çevresi Hattı			
Mil	Odesa'dan	Varış sür	Durma s.	Mil	Odesa'dan	Varış S.	Durma s.
363	İstanbul	33	20	363	İstanbul	40	28
145	Çanakkale	13	2	145	Çanakkale	16	2
155	İzmir	14	10	108	Aynoroz	12	3
67	Sakız A.	6	4	109	Selanik	12	7
156	Pire	14	8	250	İzmir	28	14
519	İskenderiye	47	60	676	Trablus	75	12
156	Pire	47	8	48	Beyrut	6	4
67	İzmir	6	10	120	Yafa	13	5
155	Çanakkale	14	2	132	Port-Sait	15	58
145	İstanbul	13	20	160	İskenderiye	18	5
362	Odesa	33	4gün 6s.		Odesa		4
2.810		254		4222		470 saat	6 gün

Kaynak: Fedor Karlovich Fonton, *O Deyatelnosti Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli*, S. Petersburg 1894, s. 23-24.

1890'lı yıllarda şirketin İskenderiye hatlarındaki faaliyetlerinde önemli miktarda düşüş yaşandı. Anadolu ve Suriye limanlarında kolera salgının baş göstermesi bu limanlardaki faaliyetlerin azalmasına neden oldu[825]. Bilhassa Suriye'de şiddetlenen kolera salgını bu dönemde devam eden Rus ve Müslüman hacıların seyahatlerinde çok sıkı önlemler alınmasına sebebiyet verdi[826]. Rusya'dan İskenderiye'ye giden gemiler kolera salgını olduğu zamanlarda İstanbul'a uğramadan önce Sinop Tahaffuzhanesinde karantina altına alınıyordu. Uzun süren bu karantina uygulamalarından dolayı şirket gemileri faaliyetlerini yürütmekte zorluk çekiyordu[827]. Bu durumdan dolayı şirket ve karantina idaresi arasında çok sayıda sürtüşme yaşanmaktaydı. Bu nedenle ROPİT bu tedbirleri hafifletmek amacıyla, Osmanlı yönetimine etki etmek adına Rus Dışişleri Bakanlığına başvurdu ve yolcu ve yük hareketliliğinin en az engelle bulaşıcı hastaklıklardan korumayı sağlayacak tedbirleri hükümete sundu. Bu başvuru İçişleri Bakanlığının sağlık departmanı tarafından da desteklendi[828].

ROPİT'in Rus Karadeniz limanlarından taşıdığı yolcuların kayda değer bir kısmını da Yahudi mülteci ve göçmenler oluşturmaktaydı. 19. yüzyılın sonlarına doğru Yahudilere karşı soykırım noktasına kadar varan baskılar Avrupa ve bilhassa Rusya'dan Filistin'e Yahudi göçlerinde önemli miktarlarda artışa sebebiyet vermiştir. Osmanlı yerel idarecilerini endişelendiren bu durum Yahudilerin Filistin'e girişinin yasaklanmasıyla son bulmuştur. Bu nedenle Yahudilerin taşınmasında önemli aracı durumunda olan deniz nakliyat şirketleri Yahudi taşımamaları hususunda uyarılmıştır[829]. Hatırı sayılır Yahudi yolcusu olan ROPİT için bu durum oldukça sorun teşkil etmiştir. Ayrıca bölgede devam eden kolera salgını zaten var olan yolcu hareketliliğini oldukça azaltmıştır[830]. Bu nedenle şirket Osmanlı yönetiminin yasaklamalarına rağmen çok sayıda Yahudi'yi kaçak yollarla Filistin'e ulaştırmıştır[831].

Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 249.

[826] Serguei E. Grigoriev, "Russian Muslims' Pilgrimages to Makkah in the Early Twentieh-Centurys, s. 67; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 255.

[827] İsmail Yaşanyanlar, "Hicaz Yolunda Kolera: Rusya Müslümanlarının Kullandığı Karadeniz Hac Yolu ve Koleranın Yayılımına Etkisi" *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, C. IV, S.2, Aralık 2016, s. 190.

[828] *Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vsoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 2 maya 1893 g., s. 2-3.*

[829] İbrahim Serbestoğlu, "19. Yüzyılda Filistin'de Yahudiler Üzerinde İngiliz ve Amerikan Himayesi" Ed. Osman Köse, *History Studies*, V. 4/1, Samsun 2012, 492-493.

[830] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1891 god.*

[831] *BOA, BEO, 41/35263*, 14 Eylül 1894.

Tablo-36: 1891-94 Yılları Doğrudan İskenderiye ve İskenderiye ve Çevresi Hattı Yolcu ve Yük Hareketliliği

	Doğrudan İskenderiye			İskenderiye ve Çevresi		
Yıl	Sefer S.	Yük	Yolcu	Sefer S.	Yük	Yolcu
1891	33	3.063.627	13.598	16	1.076.494	9166
1892	51	6.212.577	16.759	28	2.338.633	16.107
1893	52	6.508.993	Belirsiz	26	2.686.369	Belirsiz
1894	52	7.796.844	26.883	26	2.458.979	13.325

Kaynak: *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1891, 1892, 1863, 1883, 1894. god.*

1895 yılında kumpanya yönetimi İskenderiye hatları güzergâhında bazı değişiklikler yaptı. Böylece İstanbul üzerinden Odesa ile İskenderiye arasındaki doğrudan İskenderiye hattında, ilk hafta Pire'ye ikinci hafta İzmir'e girmek şartıyla haftada bir sefer yapacaktı. İskenderiye ve Çevresi hattının güzergâhına ise Limasol ve Larnaka limanlarını dâhil edildi[832]. Fakat 1897 yılında kumpanya yönetimi bir kez daha İskenderiye ve Çevresi *hattı* güzergâhında değişikliğe gitti. Son değişiklikler ile beraber şirketin Atina, Selanik, Limasol, Larnaka ve Mersin'e yolcu durumuna göre uğramasına müsaade edilmişti. Bu durum şirketin bu limanlarda yük ve yolcu bulmakta zorlanmasının yanı sıra *Makedonya hattı* ile beraber İstanbul, İzmir, Atina ve Selanik'e iki haftada bir uğraması ile de alakalıydı[833]. Aynı yıllarda şirket İskenderiye hatlarına bir önceki yıllara nazaran yolcu

[832] Bu hatlar için ödenen mil başı ücreti, Doğrudan İskenderiye hattında geçilen her mil başına 2 ruble, İskenderiye ve Çevresi hattında geçilen her mil başına 1 ruble 75 kopek olmak üzere eskisi gibi bırakılmış ve Direkt İskenderiye hattında sefer başına ödenen mil başı ücreti 5.450 rubleyi, Dairesel hatta ise 8.002 ruble 75 kopeki geçmemesi şartı koşulmuştu. Direkt İskenderiye hattında yıl boyunca ödenen mil başı ücreti, 52 sefer için azami 250.692 ruble, Dairesel İskenderiye hattındaki 26 sefer için ise azami 208.071 ruble 50 kopek olarak belirlenmişti. bkz., Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 279-280.

[833] *Doklad Pravleniya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli Obshchemu Sobraniyu G.G. Ak-*

bulmakta zorlanıyordu. Bunun en önemli sebebi 1897 yılında Rusya'da yaşanan veba salgınıydı. Nitekim bu yıllarda Rus yönetimi vebanın yayılmasına engel olmak için, güneyinde karantina başlatmış, Atina ve Kudüs'e giden Rus hacılara dış pasaportların verilmesi durdurulmuş, Cidde'ye giden Müslüman hacıların Kırım ve Kafkas limanlarından ayrılmasına yasak getirilmişti[834]. Bu önlemler neticesinde kumpanya 1897 yılında 1896 yılına nazaran 14 bin daha az yolcu taşıdı ve yolculardan 185 bin ruble daha az gelir elde etti[835].

1898 yılına gelindiğinde *Doğrudan İskenderiye hattına* yeni bir güzergâh olan Girit adası eklenmiştir. Bu hattın oluşması tamamen siyasi zeminli olmuştur. Zira 1789 yılı Fransız ihtilalinin getirdiği milliyetçilik akımının etkisi ile birçok etnik grup bağımsızlık mücadelesine girişmiştir. Nitekim bu akım neticesinde 1830 yıllında bağımsızlığını elde eden Yunanistan, Girit adasında yoğun olarak yaşayan Rumları dönem dönem Osmanlı aleyhine kışkırtmıştır. Bu kışkırtmalar neticesinde 1898 yılında başlayan Rum isyanı adayı dış müdahalelere açık hale getirmiştir[836]. Bu süreçte Ruslar çok sayıda askerini adaya konuşlandırmıştır. Rus ordu birliklerinin Girit adasında süreli olarak bulunmasından dolayı, Rusya ile Girit adası arasında vapur seferlerinin başlatılması ihtiyacı doğmuştur. Bundan dolayı, hükümetin teklifi doğrultusunda kumpanya idaresi Rus askerlerinin Girit'te bulundukları süre boyunca, şirketin *Doğrudan İskenderiye hattı*nda işleyen vapurlarının Rus birliğinin bulunduğu Resmo'ya uğraması uygun bulunmuştur[837]. Bu tür örnekler ROPİT'in Rus askeri emellerine ne denli hizmet ettiğinin de bir göstergesidir. Öyle ki normal koşullarda uğramadığı bir güzergâha siyasi sebeplerle ticari teammüllerin dışında sefer düzenleyebiliyordu.

1900'lü yıllara girerken şirket yeni hatlar kurmaya devam ediyordu. Öncelikle ROPİT, 1901 yılında hükümetin de teklifiyle *Kornilov* vapuru ile Odesa'dan Basra'ya iki deneme seferi yapmıştır. Başarılı geçen bu seferler neticesinde Rus-İran ticari ilişkilerini geliştirmek isteyen hükümet ROPİT'e bu güzergâh üzerinde bir hat kurması teklifini götürdü. Nitekim şirket için fazla kazanç ifade etmemesine rağmen hükümetin sunduğu teklifi kabul etti. Böylece kumpanya, 1 Ocak 1903'ten başlayarak 12 sene boyunca Odesa ile Basra Körfezi limanları ara-

tsionerov, 11 May 1897 goda.

[834] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 289.

[835] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1896 god*; *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1897 god.*

[836] Girit İsyanı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Pınar Şenışık, *Girit: Siyaset ve İsyan 1895-1898*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.

[837] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 291.

sında yılda 4 sefer olmak üzere, İstanbul, İzmir, Beyrut, Yafa, Port-Said, Süveyş, Cidde, Cibuti, Aden, Muskat, Cask, Bender, Abbas, Bender Lenge ve Bender Buşir'e sefer yapmayı taahhüt etti[838]. Basra'ya seferlerin artması, bölgenin siyasi, askeri ekonomik rekabet alanı içine girdiğinin bir göstergesiydi. Aynı yıllarda Alman şirketlerinin de kar elde edememesine rağmen bölgedeki İngiliz nüfuzunu kırabilmek adına bu uzak limana gemi seferleri düzenledikleri bilinmektedir. Bu durum bilhassa demiryolları üzerinden de yürütülen uluslararası rekabetin bir uzantısıydı[839].

Şirket İskenderiye ve ard bölgelerinde faaliyetlerini arttırmayı hedeflerken bu bölgelerde ağır karantina sebebiyle vapurlarının önemli bir kısmı boş durmak zorunda kalıyor haliyle bu durum da kumpanya faaliyetlerine zarar veriyordu. Özellikle 1902 yılında İskenderiye hattında meyve ve sebze nakliyatının durdurulması ve genel olarak yük hareketliliğinin azalması şirketin yük faaliyetlerinin 2.000.000 pud navlun gelirinin de 180 bin ruble azalması ile sonuçlandı[840]. Hal böyleyken 1905 yılında hükümet tarafından ROPİT adına hem şirketin bölgede yaşadığı aksaklıkları düzenlemek hem de İskenderiye ve ard bölgesindeki pazarlar arasında ticari münasebetlerin arttırılması için ne gibi faaliyetlerin yapılabileceğinin yerinde öğrenmek adına Knez N. İ. Amatuni başkanlığında bir heyet bölgeye gönderildi[841]. Bu heyetin yaptığı incelemeler neticesinde Rus ürünlerinin bölgede yeterince tanıtılmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu sebeple 1909 yılında şirketin en iyi vapurlarının birinde *yüzer sergi* organize edilmiştir. İskenderiye ve çevresinde Rus ihracatına güçlü ve geniş bir etki sağlayacağına inanılan bu gemi daha önce bölgeye gönderilen heyetin bu pazarlarda topladığı bilgiler neticesinde yabancı ürünlerin Rus sanayi ürünleri ile değiştirilebileceği tezi üzerine donatılmıştır. Bu gemi içerisinde tamamen Rus ürünleri olan ambalaj kâğıdı, şişeler, maden suları, galoş, bezelye, bakla, tarım gereçleri, havyar, patates, gaz yağı, muşamba, deri, pasta, şekerleme, et, balık, bitki, meyve konserveleri, kereste, makarna, manifatura, yağ, bal, un, çuvallar, sabun, keten, parfüm, bira, dökme demir, mutfak gereçleri, lastik, şeker, nalburiye, hırdavat, ispirto, kibrit, cam ürünleri, tütün, taş kömürü, antrasit, porselen, çimento ve çeşitli el sanat ürünleri sergilenmiştir[842].

[838] *Doklad Pravleniya Chrezvychaynomu Sobraniyu, 22-go Sentyabr 1902-go.*

[839] İlhan Ekinci, "Hamidiye Vapur İdaresi Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekaneti", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid,* C. II, Kayseri 2011, s.459.460.

[840] *Dokumentı Pravleniya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli Obşemu Sobraniyu G.G.Aktsionerov, 29 maya 1903-go.*

[841] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 348.

[842] *Chto Neobkhodimo Predprinimat' Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyva-*

İskenderiye çevresinde yapılan bu girişimlerin dönüşüne bakıldığında Rusların hala bölge pazarında önemli bir paya sahip olduğu söylenemez. 1910-11 yıllarında Rusya'dan Osmanlı'ya yapılan ihracatta %35'lik bir oranla en fazla paya sahip olan emtia hububat ve undur[843]. Lakin Rusya en önemli ihracat ürünleri arasında olan unda bile 1913 yılı İskenderiye özelinde düşünüldüğünde Fransa ve İngiltere'den sonra 11.850 ton ile 3. sırada yer almaktadır[844]. Bölge ticaretinde etkin konumda olan İngiltere ve Fransa gibi ülkelerin dışında Alman ve Avusturyalıların son zamanlarda bu pazardaki ihracat payının artması Rus şirketlerini ve ROPİT'i zor duruma soktu. Bilhassa Avusturya'nın 1908 yılında Bosna ve Hersek'i ilhak etmesi sonucunda Türk tüccarlar tarafından Avusturya mallarının boykot edilmesi Rus sanayicilere bu pazarda oluşan boşluğu kendi çıkarları doğrultusunda kullanma fırsatı verse de bu elverişli durum Rus ihracatçıları tarafından değerlendirilemedi[845].

Tablo-37: İskenderiye ve Çevresi İhracat İstatistiği

Yıl	Toplam İhracat	Rusya'dan İhracat
1884	212.000.000 frank	6.000.000 frank
1890	210.000.000 frank	8.000.000 frank
1900	337.000.000 frank	15.000.000 frank
1905	560.000.000 frank	19.000.000 frank
1906	624.000.000 frank	13.000.000 frank
1907	679.000.000 frank	17.000.000 frank
1908	652.000.000 frank	25.000.000 frank
1909	577.000.000 frank	19.000.000 frank
1910	612.000.000 frank	15.000.000 frank
1911	676.000.000 frank	18.000.000 frank

Kaynak: *Chto Neobkhodimo Predprinimat' Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyvayushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostoka, s. 16.*

yushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostoka, s. 4

[843] Sergei M. İvanov,"Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917), s. 466-471.

[844] *AFL, 1997 002 4391*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexandrie Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 4, Trafic.

[845] *Chto Neobkhodimo Predprinimat' Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyvayushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostoka*, s. 4.

Rusya diğer ülkelere kıyasla daha avantajlı coğrafi konuma sahip olmasına ve Mısır'a 4 günlük mesafede bulunmasına rağmen, Mısır'a yapılan ihracatın sadece %3.12'sini Rusya gerçekleştiriyordu. Üstelik bu oranın 2/3'ü gazyağı ihracatına denk geliyordu. Aşağıda Rusya'nın büyük kısmı ROPİT gemileriyle gerçekleşen 1911 yılı istatistiğinde durumun ciddiyeti daha iyi anlaşılmaktadır.

Tablo-38: Rusya'nın 1911 Yılı Mısır'a İhraç Ettiği Emtialar

	Rusya'dan	Genel
Emtia	Kilogram	Kilogram
Baklagiller	1.100	5.256.000
Bisküvi	120	1.053.410
Reçel	1.843	3.370.000
Bezelye	103.695	206.118
Maden Suyu	416	193.880
Mobilya	5.000	80.000
Demir-Bakır	2.178	268.000
Zamk	1.500	7.300
Patates	394.000	16.335.000
Gaz Yağı	26.957	267.900
Ahşap ürünler	174.327	649.000
At (adet olarak)	35	893
Tuzlanmış Et	794	1.781.000
Un	10.000.000	161.200.000
Bitkisel Yağlar	1.535	2.887.000
Peynir	4.548	405.000
Şeker	19.224.164	45.766.200
İspirto	2.095.000	2.626.200
Zücaciye	178	139.000
Arpa	255.255	46.500

Kaynak: *Chto Neobkhodimo Predprinimat' Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyvayushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostok.* 16-18.

İskenderiye ve çevresinde istediği verimliliği yakalayamayan ROPİT, bir kez daha temsilcilerini bölgeye yolladı. Bu araştırma neticesinde şirket yetkilileri böl-

ge piyasasında Almanların neden bu kadar hızlı bir çıkış yakaladığı konusunda hem fikir oldular. Rus hükümetine sundukları raporda Mısır pazarlarının yapısı ve ihtiyaçları ile yakın ilişki kuran Almanların bölge pazarlarındaki başarısının liberal ticaret sisteminden kaynaklandığı sonucuna vardıklarını belirttiler. Bu sistem oldukça basitti: Her şeyden önce tüketicinin ihtiyaçları karşılanmalıydı. Fakat bu hedefe ulaşmak için Alman fabrikatör ve üreticiler İskenderiye ve çevresine gezici satış temsilcileri gönderiyor, tüketicilere uzun vadeli krediler açıyordu. Geniş çaplı kredi Alman ve Avusturyalıların bu pazarlardaki başarılarının temel etkeniydi. Kısacası ROPİT temsilcileri Almanların, tüketicilerin zevk ve geleneklerine uyum sağladıklarını ve onların en küçük istekleri ve hatta kaprislerini bile hesaba katarak hareket ettiklerini dile getiriyordu. Nitekim son yıllarda Almanya'nın, İngiltere ve Fransa'yı bile İskenderiye ve çevresindeki pazarlardan dışarı itmeye başladığı düşünüldüğünde bu başarının tesadüf olmadığını anlamak mümkündür[846].

ROPİT'in İskenderiye ve çevresinde yaklaşık olarak 50 yıllık faaliyeti düşünüldüğünde her ne kadar bölgedeki ticarette başat rolü üstlenmese de Rusya'nın bölgeyle ticari ve siyasi ilişkilerinin gelişmesinde son derece önemli yere sahip olduğu anlaşılmaktadır. Şirket İskenderiye'de kurduğu vapur hatlarıyla hatırı sayılır yolcuyu Rus ve Mısır limanları arasında taşımıştır. Kumpanyanın yolcularının önemli bir bölümünü, her yıl Mekke'ye giden Müslüman hacılar ve Kudüs'e giden Rus hacılar oluşturmaktaydı. Öyle ki 1900 yılında Mekke'ye giden hacı sayısı iki yüz elli bine ulaşırken bunların yaklaşık olarak %9'u ROPİT gemileriyle seyahat etti. Sivastopol ve Cidde arası doğrudan gerçekleşen seferler önemli başarılar elde etti. Sonuç olarak şirket İskenderiye ve ard bölgelerinde İngiliz, Fransız, Avusturyalı ve özellikle 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında Alman şirketlerinden sonra gelmekteydi. Rusya'nın Avrupalı devletlere göre bölgeye çok sonradan yerleşmeye başladığı bir gerçekti. Bu sebeple yaklaşık olarak 50 yıllık bir faaliyet düşünüldüğünde Rusya'nın başarısız olduğunu söylemek haksızlık olur.

[846] *Chto Neobkhodimo Predprinimat' Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyvayushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostoka*, s. 19-20.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

POSTA TAŞIMACILIĞI, MİSYONERLİK VE HUKUKİ MESELELERDE RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI

A. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Osmanlı Sularında Posta Taşımacılığı

Osmanlı Devleti'nde klasik dönemde tekâmül eden haberleşme teşkilatı, XIX. yüzyıla gelindiğinde dönemin gerisinde bir yapıdaydı[847]. Osmanlı İmparatorluğunun kendi toprakları içerisinde haberleşmede yetersiz kalması bu boşluğu dolduracak aktörlerin ortaya çıkmasına neden oldu. Bilhassa XIX. yüzyılda buhar makinasının deniz taşıtlarına uygulanması postaların deniz ve nehir üzerinden daha düzenli taşınabilmesine olanak sağladı. Yükte hafif pahada ağır olan postalar, ilk dönemler az miktarda emtia taşımacılığına elverişli olan vapurlar için mükemmel bir kazanç kapısına dönüştü. Posta taşımacılığını devletin güvenilir bir kurumuna ihale edilmesi düşüncesi, yerel vapur nakliyat şirketlerini avantajlı kıldı. Bu bağlamda Rus vapur şirketlerinin öncüsü olan ROPİT, Rus posta taşımacılık yükünü tek başına üstlendi. Bu kumpanya kendi ülkesinde olduğu gibi hiçbir engelle karşılaşmadan Osmanlı liman kentlerinde de posta taşımacılığı yapabilmekteydi[848]. Böylece Osmanlı'nın yetersiz kaldığı haberleşme sistemi veya posta teşkilatı daha ziyade Avrupalı devletlerin kontrolüne geçti. Oldukça hassas bir konu olan posta ve haberleşmesinin Avrupalı şirketler tarafından icrası pek çok meseleyi gündeme getirmekle birlikte bu şirketler devletin bu alanda bıraktığı büyük boşluğu doldurduğundan dolayı vazgeçilemez hale gelmişlerdi[849].

Avrupalı devletleri Osmanlı haberleşme sistemine tam manasıyla XIX. yüzyılda hâkim olmaya başladı. Bu durum deniz taşımacılığında yaşanan gelişmelerle de paralel olarak ilerliyordu. Nitekim Osmanlı sahillerinin neredeyse tamamına

[847] Nesimi Yazıcı, "Posta Nezaretinin Kuruluşu", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, s. 23-25.

[848] Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumanyaları", s. 1-2.

[849] İbnüzziya Ahmet Reşid, "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri", *İstişare Dergisi*, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani 1324.

sefer düzenleyen yabancı vapur şirketleri hem ülkelerinin siyasi ve ticari çıkarları hem de kendi ticari menfaatleri adına posta taşımacılığını üstleniyorlardı. Buharlılar çağı da diyebileceğimiz bu dönemde Osmanlı haberleşme ağında şüphesiz en etkin olan ülkelerden biri 1721'den itibaren Osmanlı topraklarında posta taşımacılığı yapan Avusturya'ydı. Haliyle ilk dönemlerde düzensizlik arz eden bu taşımacılık sürekli olarak gelişme göstererek XIX yüzyılda Lloyd Kumpanyası'nın da devreye girmesiyle daha düzenli bir hal aldı[850]. Avusturya'dan sonra Osmanlı posta taşımacılığında Fransızlar önemli bir konumdaydı. Nitekim Fransızlar XVIII. yüzyılın sonlarında itibaren Osmanlı topraklarında posta ofisleri açmak için çeşitli faaliyetlerde bulundu. Fakat ciddi manada düzenli olarak posta faaliyetleri yürütme işini ancak 1837 yılında Fransız Posta Servisi (*Le Service Maritime Postal de L'Etat)* ile gerçekleştirebildi. Diğer şirketlerin aksine sadece posta işlerini yürütmekte olan Fransız Deniz Posta Servisi büyük oranda zarar ettiğinden dolayı 1851 yılında Fransa ve Levant limanları arasındaki haberleşme Mesajeri Maritim Kumpanyası tarafından yürütülmeye başlandı[851].

Rusya'nın Osmanlı ile posta bağlantısı kurması sınırdaş olmasından dolayı daha elzem bir hal almaktaydı. Bu nedenle 1748 yılında iki ülke vatandaşları arasında haberleşmenin daha kolay sağlanması amacıyla İstanbul'da bir posta ofisi açıldı. Fakat Osmanlı ve Rusya arasındaki posta akışı ancak 1782 yılında düzenli hale geldi[852]. Buna karşın Rusya'nın Osmanlı topraklarında posta ofisi açması Kırım'ın kaybedildiği gerilimli bu süreçte Osmanlı yönetimi nazarında çok sıcak karşılanmamaktaydı. Ancak Rusya, Osmanlı Devleti ile imzaladığı 1783 ticaret anlaşmasının 76. maddesi ile Osmanlı topraklarındaki posta ofislerini güvence altına alarak posta servisini genişletmeyi sürdürdü. Osmanlı-Rusya arasındaki siyasi kriz dönemlerinde posta taşımacılığı gündeme gelse de Rusya'nın bu imtiyazı kullanmasına engel olunamadı[853]. Rusya başta İstanbul olmak üzere İzmir, Beyrut, Trabzon, Samsun, Yafa, Hayfa, Trabzon gibi ticari ve siyasi yönden önde gelen Osmanlı kentlerinde 18 posta ofisi kurdu[854].

Rusya, 1833 yılında *Karadeniz Vapur Kumpanyası* gemileri ile Osmanlı ile posta bağlantısını gerçekleştirmekteydi[855]. 1845 yılından itibaren ise *Novorossiysk*

[850] Ermre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 81-82.

[851] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 261-262.

[852] Güleser Aykara, "Ülkemizde Yabancı Devlet Postaları ve Posta Uzmanları", PTT Dergisi, Sayı:2, Ankara, 1985, s. 22.

[853] Tanju Demir, "Salih Zeki ve Ecnebi Postahaneleri'nin Kaldırılması Konusundaki Görüşleri" *Osmanlı Bilimi Araştırmaları,* VII/1 2005, s. 181.

[854] Taner Aslan, *Osmanlı'da Levant Postaları,* Berikan Yay., Ankara 2012, s. 118.

[855] *Istoriya Torgovli i Promşlennosti v Rossii, s.17.*

Vapur İşletmesi ile İstanbul-Odesa arasında posta bağlantısı kuruldu[856]. Ancak Kırım Savaşı, bir müddet Osmanlı-Rus haberleşme ağının aksamasına neden oldu

Kırım harbi sonrası Osmanlı-Rus ilişkilerinin düzelmesiyle beraber 1857'den itibaren ROPİT, Rus postalarını taşımaya başladı. Başlangıçta belirli bir nizam dâhilinde olmayan bu taşımacılık servisi 1 Ocak 1863'ten itibaren Rusya'nın Osmanlı nezdinde yapacağı bütün yazışmaların ROPİT gemileriyle taşınacağına dair *Posta İdaresi* ile yapılan anlaşmanın yürürlüğe girmesiyle düzenli hale geldi. Bu anlaşma uyarınca Rusya'nın "Doğu" olarak nitelediği bu yazışmalar için özel posta pulları kullanıma sokulmuş ve Rusya'dan bütün Levant limanlarına giden ve bu limanlardan Rusya'ya gelen mektuplar için tek tip ücret tasdik edildi[857]. Kumpanya tüzüğüne giren bu anlaşma hükümlerince ROPİT, sübvansiyon almadan işlettiği bütün süreli hatlarında, posta kurallarına riayet ederek ücretsiz posta taşımayı taahhüt ediyordu; ücretsiz postadan anlaşılması gereken Rus işletmesinden veya Rus posta işletmesine gönderilen konumu fark etmeksizin, kapalı bavul, mektup, küçük paket, yazışmalar ve çuvallarda bulunan posta paketlerinden müteşekkildi. Kumpanya vapurlarında Rus posta işletmesinden veya posta işletmesine gönderilen koliler için, ROPİT'e en düşük yük tarifesi üzerinden ödeme gerçekleştirecekti. Ayrıca kumpanyaya vapurlarında hükümet ve askeri kuryeleri, postaya eşlik eden posta görevlilerini ve görevle gönderilen Posta Müdürlüğü çalışanlarını ücretsiz taşıma yükümlülüğü getirildi[858].

Rus Posta İdaresi ile ROPİT arasında yapılan anlaşmalar neticesinde Osmanlı topraklarında kumpanyanın ofisleri açılmaya başladı. Öncelikle 1857 yılında İstanbul posta ofisi açıldı. Şirketin İstanbul'da gemi ve emtia trafiği yoğun olduğundan dolayı Bahçe Kapı (Sirkeci) ve Galata'da birer posta ofisi daha faaliyetlerine başladı. ROPİT, 1857-68 yılları arasında posta taşımacılığını kendi bünyesinde 1868-1914 yıllarında Rus Posta İdaresi adına, yürüttü. İstanbul dışında şirket 1857'de Samsun, Selanik, Trabzon, İzmir, İskenderun, Mersin, Yafa, Kudüs ve Beyrut, 1860'da Ordu, Hayfa ve İnebolu, 1863'te Giresun ve Sinop, 1870'de Çanakkale, 1880'de Rize'de posta ofislerini açtı. Böylece şirket Osmanlı topraklarında önemli bir posta ağına sahip oldu[859].

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünya konjonktüründe gerçekleşen olaylar haberleşmenin önemini bir kat daha ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle çağın en hızlı haberleşme araçlarından olan buharlı gemiler daha da önem kazanmıştır.

Kratkiy İstoricheskiy Ocherk 50-Letney..., s.3; Ilovayskiy, *a.g.e*, s .2-3; İstoriya Torgovli i Promyshlennosti v Rossii, s. 17-18.

[857] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 85.

[858] *Ustav1879.*

[859] David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Bilgilerdir.*

Fakat Osmanlı Devleti'nin özelinde düşünüldüğünde kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek vapur nakliyat şirketlerine sahip olmadığı yadsınamaz bir gerçektir. Bu durum Osmanlı sularında günden güne faaliyetlerini sıklaştıran buharlı şirketlerin limanlarda olduğu gibi posta taşımacılığında da üstünlüğü ele geçirmesine sebebiyet vermiştir. Zira Osmanlı iletişim sistemindeki bu yabancı aktörler posta ofisleri açarak daha da etkin olmuşlardır. Osmanlı Devleti'nde Rusya dışında Avusturya, Fransa, İngiltere, İtalya, Yunan ve Romen gibi devletler hızla posta ofisleri açmışlardır[860].

Osmanlı sularında posta faaliyetlerinde bulunan vapur şirketleri bu işten ciddi maddi menfaat sağlamışlardır. Fakat bu şirketler Osmanlı nezdinde sakıncalı olan *muzır neşriyat* olarak adlandırılan ve bazı azınlık grupların örgütlenmesini kolaylaştıran yayınların da çeşitli yollarla ülkeye girişine aracılık yapmışlardır. Ayrıca bu vapur kumpanyaları azınlıklar dışında Jön Türkler için de uygun fırsatların ortaya çıkmasına olanak sağlamışlardır. Bilhassa II. Abdülhamid döneminde iç ve dış basının ciddi manada denetlenmesine rağmen muzır neşriyatın girişi engellenememiştir[861]. Hatta Osmanlı Posta ve Telgraf idaresi tarafından ülke içerisinde bulunan yabancı posta ofislerinin fesih edilmesi gündeme gelmiştir[862]. Fakat Osmanlı hükümetinin bu düşüncesi gerçekleşememiştir. Dönem dönem yabancı posta ofislerinin *muzır neşriyatların* ülkeye girişini sağladıkları için kapatılma yönünde teşebbüsler devam etmiştir[863].

Osmanlı Devleti dâhilinde faaliyet yürüten yabancı vapur şirketlerinin yasak yayınları ülke içerisine sokma teşebbüslerini kendi raporlarında bulmak pek mümkün değildir. Fakat uluslararası posta taşımacılığına aykırı olan bu olaylara Osmanlı belgelerinde bir hayli rastlanılmaktadır. Zira Osmanlı posta taşımacılığında önemli bir aktör olan ROPİT de diğer şirketlerde olduğu gibi *muzır neşriyat* taşımacılığı yapmıştır. Nitekim Trabzon'daki şirket acentesine teslim edilmek üzere Üsküp Rus konsolosu tarafından yollanan pakette içi yasaklı yayınlar içerisinde bulunan *Ronanos* namındaki gazete Osmanlı yetkililerince ele geçirilmiştir. Bu tür yayınların taşınması yasak olduğundan dolayı kumpanya acentesi ve görev-

[860] Ayşegül Okan, The Ottoman Postal and Telegraph Services In The Last Quarter of the Nineteenth Century, The Atatürk Institute for Modern Turkish History, Master of Arts, Boğaziçi 2003, s. 80-81.

[861] Sezai Balcı, "Sultan II. Abdulhamid Döneminde Yabancı Basın", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, V. Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2011, s. 45.

[862] Salih Zeki, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

[863] Fatmagül Demirel, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yay., İstanbul 2007, s 116.

lileri uyarılmış ve bu tür olayların bir daha yaşanmaması hususunda dikkat edilmesi istenmiştir[864]. Fakat Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılın sonlarına doğru iç ve dış gelişmelerle bir çöküş evresine girmesi yapılan ikili anlaşmaların sürekli olarak Osmanlı aleyhinde sonuçlar doğurmasına yol açmıştır. Keza Osmanlı Devleti'nin Uluslararası Posta Birliğine üye olması yasaklı yayınların kontrol edilmesini daha da zorlaştırdığı bir gerçektir. Çünkü Avrupa limanlarından gelen postaların dağıtımını yapmakta olan Osmanlı Posta İdaresi gelen postaları yapılan anlaşmalar neticesinde inceleyememekteydi. Bu durum birçok suiistimallerin ortaya çıkmasına neden olmaktaydı[865]. Nitekim Fransız Fraissinet kumpanyası vapurlarıyla Rusya acentesi adına gelen mektup paketlerinin taşıma esnasında kazayla açılması ve içerisindeki kitapların etrafa yayılması sonucu Osmanlı posta memurlarının olaya müdahil olması bu suiistimallerin dikkat çekici örneklerinden biridir[866]. Zira posta memurları tarafından yapılan incelemeler neticesinde bu mektup paketleri içerisinde *Arates* adında yedi adet Ermenice yasaklı kitabın bulunması tamamen tesadüfi gelişen olaylar silsilesi sonucunda gerçekleşmiştir[867]. Bu dönemlerde daha ziyade Ermenice yayınların ülkeye sokulması Ermeni terör örgütlerinin siyasi propagandalarını yayma amacı gütmekteydi. Gizlice ülkeye girişi yapılan bu yayınlar milliyetçi oluşumların örgütlenmesini sağlıyordu [868]. Bu nedenle II. Abdülhamid döneminde dış basında çıkan yazıları takip edebilmek adına *Matbuat-ı Ecnebiye (Matbuat-ı Hariciye Kalemi)* olarak adlandırılan yeni bir birim kuruldu. Lakin dil bilen memurların azlığı tüm yayınların takip edilebilmesindeki en büyük engellerden biriydi[869]. Ayrıca girişi yasak olan yayınlar gümrüklerde de kontrol edilerek bazı tedbirler alma yoluna gidildi. Posta müdürlerine gönderilen 10 maddelik gizli emirle yabancı posta vapurlarının bilhassa denetim altında tutulması konusunda yetkililer uyarıldı[870]. Bu tedbirlere rağmen yabancı vapur şirketleri sürekli olarak ülkeye muzır yayın sokmaya devam ediyordu[871]. Ayrıca kumpanyalar tarafından bu uyarıların dikkate alınmadığı Osmanlı nezdinde de itiraf ediliyordu[872].

*BOA. DH. MKT.*1022/12, 19 Ekim 1906.

Taner Aslan, *Osmanlı'da Levant Postaları*, Berikan Yay., Ankara 2012, s. 155.

866 *BOA. DH. MKT.* 1917/108, 2 Şubat 1892.

867 *BOA. DH. MKT.* 2923/110, 31 Ocak 1892.

868 Pelin İskender, "Berlin Antlaşmasından Sonra Samsun ve Çevresinde Ermeni Olayları", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 106.

869 Sezai Balcı, "Sultan II. Abdulhamid Döneminde Yabancı Basın", s. 45-46.

870 Fatmagül Demirel, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yay., İstanbul 2007, s 121.

871 *BOA. BEO.* 2335/175122, 20 Mayıs 1904.

BOA. BEO. 898/67336, 22 Ocak 1897.

Rusya adına Osmanlı Devleti'nde posta sevkiyatını yürüten ROPİT, birçok muhtelif yasaklı yayının getirilmesi dışında Rus politikalarına hizmet eden bazı yayınları da Osmanlı topraklarına sokulmasında önemli bir araç olmuştur. Bilhassa Rus hacılar için kutsal bir hüviyeti olan Aynoroz'da bu gibi durumlara sıkça rastlanılmıştır[873]. Zaten bu bölgeye hiçbir buharlı vapur şirketi uğramazken ROPİT gemilerinin sefer düzenlemeye başlaması Osmanlı Devleti'nin dikkatinden kaçmamıştır. Hatta Rus hükümetince kumpanya gemilerine ekstra destekleme/sübvansiyon sağlanması şüpheyle karşılanmıştır. Nitekim yapılan takipler neticesinde burada görev yapan papazlar aracılığı ile Rus Ortodoks nüfusu örgütlediği anlaşılmıştır.[874]. Bu nedenle Osmanlı yönetimince ROPİT'in bu hat üzerinde sefer yapmasının ve postahane hizmetinde bulunmasının sakıncalı olduğu dile getirilmiştir[875]. Fakat şirket bu hat üzerinden faaliyetlerini yürütmekte kalmayıp aynı zamanda sakıncalı yayınların taşınmasına da aracılık etmiştir[876]. Hatta ROPİT acentesi Osmanlı posta memurlarının Rus postalarını yakinen takip etmesi ve bazı zamanlar kontrole tabi tutulmasını eleştirerek kendisinin diğer vapur şirketlerinden bir farkının olmadığını bu nedenle Rus postalarının tahribata uğratılmadan teslimatı yapılması hususunda taleplerini iletmiştir[877]. Çünkü Osmanlı posta memurları Babıali'nin muzır evrak hassasiyetini o kadar ileriye götürmüştür ki lüzumundan fazla kontroller mağduriyetler doğurmuştur. Bunun yanı sıra bazı durumlarda posta memurlarının vasıfsız olması gülünç duruma düşmelerine de neden olmuştur. Nitekim *Termodinamik* adında kitabın içerisinde *dinamik* geçmesinden dolayı posta memurları tarafından el koyulması posta kontrollerindeki aksaklıkları yansıtması yönünden önemlidir[878]. Ayrıca Osmanlı topraklarına girişi yasak olan gazete ve muhtelif yayınların yabancı vapur kumpanyaları aracılığı ile bu denli kolay ülke içerisine sokulması Osmanlı nezdinde bazı şüpheli durumların da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Nitelim yapılan tahkikatlar neticesinde bazı gümrük memurlarının ve polislerin bu türden yayınların girişlerinde yardımcı olduklarını belirlenmiştir[879].

XIX yüzyılın sonlarına yaklaşırken Osmanlı bürokrasinin yabancı buharlı şirketlerinin her türlü faaliyetlerini olabildiğinde kısıtlama yoluna gittiği doğru-

[873] *BOA. TFR. I.SL.* 99/9852, 15 Mart 1906.
[874] *BOA. Y.PRK. ZB.* 11/117, 14 Temmuz 1310.
[875] *BOA. DH. MKT.* 1846/116, 4 Temmuz 1891.
[876] *BOA. DH. MKT.* 1887/96, 10 Kasım 1891; *BOA HR. HMŞ. İŞO* 62/26, 6 Mayıs 1901.
[877] *BOA. BEO.* 32/2386, 15 Temmuz 1892.
[878] Salih Zeki, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin*, 25, 8 Eylül 1324.
[879] Fatmagül Demirel, *a.g.e.*, s 120.

dur. Ancak Osmanlı bürokratlarının temel kaygısının bu postaları "denetlemek ve kontrol" edebilmek olduğu da hatırlanmalıdır. Aynı zamanda devletin bu şirketler sayesinde kendi posta organizasyonu gerçekleştirdiği de yadsınamaz bir gerçektir. Osmanlı Devleti ve buharlı nakliyat şirketlerinin arasındaki ilişki her geçen gün daha girift bir hal alırken bu şirketlerden faydalanmaktan da geri kalmamıştır. Öyle ki Osmanlı Devleti kendi merkezi otoritesinin hayli dışında kalan ve 1869 yılında Süveyş Kanalının açılması ile beraber bir kat daha önem kazanarak birçok devletin ilgi odağı haline gelen Yemen'de kontrolünü sağlamlaştırmak adına asker sevkiyatı ihtiyacı hâsıl olmuştur. Osmanlı Devleti'nin hali hazırda bu organizasyonu yürütecek büyüklükte bir nakliyat şirketine sahip değildir[880]. Bu nedenle zaten Osmanlı sularını baştanbaşa neredeyse her gün geçen yabancı şirketlere başvurmak zorunda kalmıştır. Öncelikle Yemen üzerindeki İngiliz emelleri bertaraf etmek için Lloyd kumpanyası ile anlaşma yapılarak asker sevkiyatı gerçekleştirilmiştir. Osmanlı Devleti'ne hayli masraflı olan bu sevkiyat Yemen için kalıcı çözümler üretememiştir[881]. Nitekim son kertede hem iç hem de dış baskıların sürekli arttığı bölgede isyanlar baş göstermiştir[882]. Osmanlı Devleti bu isyanları bastırmak üzere bölgeye asker ve teçhizat göndermek üzere ROPİT ile anlaşma yapmıştır. Bu anlaşma neticesinde şirket gemileri Kızıldeniz iskelesi olan Hudeyde'ye sefer düzenleyecektir.

Yemen'deki durumun kritik olması nedeniyle Osmanlı yetkilileri ROPİT'ten kiraladıkları gemilerin ne zaman geleceği hususunda şirket acentelerini sıkıştırmaktaydılar[883]. Nitekim kumpanya gemilerinin bilhassa Mersin Limanı'ndan Hudeyde'ye sevkiyatı sorunsuz bir şekilde gerçekleştirmiştir[884]. Bu sevkiyat neticesinde yaklaşık 2000 Osmanlı askeriyle beraber çok sayıda askeri teçhizat şirket gemileri tarafından taşınmıştır[885]. Lakin Osmanlı ile kumpanya yetkilileri arasında bu sevkiyatın bedelininin ödenmesi noktasında bazı anlaşmazlıklar yaşanmıştır[886]. Fakat yaşanan bu olumsuzluklara rağmen gerekli bürokratik işlemler neticesinde şirket taşıma bedelini tamamıyla alabilmiştir[887].

[880] İlhan Ekinci, "Kızıldeniz'in Güneyinde Rekabet: Şeyh Said ve Fersan Adaları Meselesi", *Belleten*, Ankara-2005. C. LXIX, s. 568.

[881] Emre Kılıçslan, *a.g.t.*, s. 94.

[882] Cengiz Tomar, "Yemen" *DİA*, s. 410-411.

[883] *BOA, BEO.* 2202/165128, 27 Ekim 1321.

[884] *BOA. BEO.* 2236/167664, 17 Aralık 1903.

[885] *BOA. BEO.* 2279/170918, 22 Şubat 1904.

[886] *BOA. BEO.* 2313/173426, 15 Nisan 1904.

[887] *BAO. BEO.* 2321/174050, 28, Nisan 1904.

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda yabancı vapur kumpanyalarıyla kurduğu ilişki zarar-çıkar dengesi içerisinde yürütülmüştür. Dünya ekonomik sistemine ve Avrupa siyasal sistemine eklemlenen Osmanlı Devleti'nde ulaşımın ve haberleşmenin süratli ve düzenli bir şekilde sağlanması en tabi ihtiyaçlardan biri haline gelmiştir. Söz konusu dönemde bunu sağlayacak imkânlardan mahrum olan devlet bu açığı yabancı vapur kumpanyalarının sınırlar dâhilinde posta acentaları açmasına müsaade ederek gidermeye çalışmıştır. Bu yöntem ile büyük bir talep giderilirken öte yandan kontrolsüz bir alan yaratılmıştır. Osmanlı topraklarındaki azınlıkları etkileyebilecek yahut devlet politikalarının aleyhinde olan yayınların, gazetelerin, haberlerin Osmanlı topraklarına girişinin önü alınamamıştır. Bununla birlikte bu kumpanyaların etkinlik ağından da istifade edilmiş, Osmanlı Devleti'nin en uç sınırındaki bir isyanın bastırılmasında kumpanya vapurlarına başvurulmuştur. Nitekim Osmanlı Devleti'nin kendi haberleşme ağını öz kaynaklarıyla sorunsuz yönetebilmesi ancak 20. yüzyılın başlarına denk gelmektedir. Bu durum sadece Osmanlı Devleti'nin kendi vapur şirketlerini kurarak yeterli posta ağına sahip olmasıyla açıklanamaz. Bilhassa XIX. yüzyılda ekseriyetle başarısızlıkla sonuçlanan savaşlar neticesinde oluşan toprak kayıpları bu mekânsal organizasyonun da daralmasını sağlamıştır. Hal böyleyken Osmanlı Devleti'nin kendi haberleşme ağını kurması tümüyle başarı addedilmez. Bundan ziyade Osmanlı'nın bu organizasyonu sağlayacak yeterliliğe eriştiği dönemleri dışında tutarak özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancı posta ofislerini kaldırmak istemesi kendi içerisinde bir tutarsızlığı da gözler önüne seriyordu. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin sürekli olarak yabancı postaları kapatma girişimi kendi haberleşme ihtiyacını karşılayamaması yüzünden başarısız oluyordu. Zira mekânların daraldığı zamanın azaldığı ve düzenli hale geldiği uluslararası ilişkiler ağının önemli bir gelişme gösterdiği bir dünyada yerelden uluslararası taşımacılığa dönüşememenin getirmiş olduğu problemler ve bu kadar iç içe geçmiş çıkar ilişkileri haliyle devlet nazarında birçok sorunu da beraberinde getiriyordu. Sonuç olarak son derece girift bir hal alan bu ilişkiler 1 Ekim 1914 Osmanlı topraklarındaki posta ofislerinin kapatılması ile son bulmuştur[888].

B. Kaçakçılık Faaliyetleri

ROPİT, Osmanlı sularında faaliyet gösterdiği yarım asrı aşan süre zarfında gayri hukuki birçok olayın içerisinde yer almıştır. Osmanlı merkezi yönetimini hiçe sayan bu tür faaliyetler bilhassa XIX. yüzyılın sonlarına doğru iç ve dış hadiselere paralel olarak artış göstermiştir. Zira Osmanlı Devleti'nin siyasi, iktisadi

[888] Tanju Demir, "Salih Zeki ve Ecnebi Postahaneleri'nin Kaldırılması...", s. 172.

ve askeri olarak etkinlik gösterememesi yabancı vapur kumpanyalarının bağlı bulundukları devletlerin menfaatleri doğrultusunda gayri resmi etkinliklerde bulunmasının yolunu kolaylaştırmıştır. Genel itibariyle bu şirketler silah, tütün, insan ve bazı taşınması yasak emtianın nakledilmesine aracılık etmişlerdir. Fakat bu ve benzeri türden hareketleri şirketin kendi raporlarında bulmak mümkün değildir. Daha ziyade Osmanlı resmi kayıtlarına yansıyan bu faaliyetler içerisinde ROPİT ile ilgili belgelere oldukça sık rastlanılması şirketin bu tür faaliyetlerde ne denli etkin olduğu göstermesi açısından önemlidir. Ancak şirket raporlarında bu gibi faaliyetlerin dökümlerine yer verilmediği için Osmanlı kayıtları içerisinden düzenli kantitatif bilgileri ulaşmak ihtimal dâhilinde değildir. Zira Osmanlı belgelerinde sadece tespit edilebilmiş vakaların yansıması bu türden eylemlerin tümüyle ilgili bir çıkarımda bulunmanın zorluğunu da ortaya çıkarmaktadır. Bu nedenle ROPİT özelinde bu türden gayri resmi faaliyetlerin daha çok silah ve kaçak yolcu taşımacılığı üzerinde yoğunlaştığını görmekteyiz.

1. Silah Kaçakçılığı

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti limanlarında kaçakçılık faaliyetlerin yoğunlaştığını görmekteyiz. Bu durumun devletlerarasında konulan ithalat ve ihracat vergilerini aşmak için bir yöntem olduğu doğrudur. Lakin bilhassa Osmanlı'nın son dönemlerinde kaçakçılık faaliyetleri özelinde ateşli silahların bir hayli gayri resmi yollarla ülke içerisine sokulduğunu tespit edilmektedir. Bu durum Osmanlı toprakları içerisinde başlayan ayrılıkçı hareketlere lojistik destek sağlayan yabancı vapur şirketlerine önemli bir kazanç kapısı olmasının yanı sıra bağlı bulundukları devletlerin siyasi emelleri gerçekleştirmelerini de sağlamalarının önünü açmıştır. Osmanlı-Rus ticari ilişkilerinin en önemli aracılarından olan ROPİT bu türden kaçakçılık faaliyetlerinin merkezinde bulunmaktan çekinmemiştir[889]. Oysaki Osmanlı ve Rusya arasında yapılan ticari anlaşmalar da *barut, top, askeri silah ve mühimmat* türünden emtianın ithalatı ve ihracatı aşağıda konuyla ilgili hükümde görüleceği gibi kesin hükümlerle iki ülke tarafından yasak olduğu ilan edilmiştir[890].

[889] *BOA, DH. TMK.* M. 46/14, 24 Ağustos 1897.

[890] *"Taraflar arasında kabul edilmiştir ki, Osmanlı Devleti barut, top, askeri silah ve mühimmatın Osmanlı memleketlerine ithalini genellikle yasaklama hak ve yetkisini muhafaz eder. İş bu yasaklama resmen beyan olmadıkça yürürlükte olmayacak ve yalnız yasağı havi olacak resmi beyannamede açıkça tayin olunacak olan alet ve askeri malzeme Osmanlı memleketlerine ithalleri sırasında mahalli nizamlara tabi olup fakat Rusya Sefareti tarafından bir istisna tutulmasına dair yazılı müracaat olursa kuvvetli nedenler engel olmadıkça sefaretin bu müracaatına müsaade olunacaktır; şöyleki: Rusya tebassı mahalli nizamların saptandığı miktardan ziyade barut asla satamayacakır.*

Osmanlı Devleti'nin sürekli olarak şikâyetçi olduğu bu türden gayri resmi faaliyetlerden Rusya da ziyadesiyle rahatsızdı. Bilhassa Karadeniz kıyılarında bulunan Rus limanlarındaki kaçakçılık önlenemez bir seviyeye ulaşmıştı. Rus hükümeti birçok önlem almasına rağmen daha çok ROPİT vapurlarının içinde bulunduğu kaçak emtia taşımacılığının önüne geçilmesi için bir takım önleyici teşebbüslerde bulunmuş ancak olumlu sonuçlar elde edememişti. ROPİT, Osmanlı içerisindeki ayrılıkçı hareketleri Rusya namına desteklerken Osmanlı bandıralı muhtelif vapurlar da Rusya içerisinde bazı kaçakçılık faaliyetlerinde bulunmaktan geri kalmıyordu. Ancak Rusya tarafında yapılan kaçakçılık daha ziyade Karadeniz hattı boyunca emtia trafiğinden oluşmaktaydı. Bunun en önemli nedeni Rus mallarının üretim bölgelerinden uzaklaştıkça daha pahalı hale gelmesiydi. Diğer bir husus ise Rusya'nın kısmen yeni kazandığı topraklardaki halkın ihtiyaç ve alışkanlıklarını bilmemesi bu bölgelerde Rus mallarına talebi azaltıyordu. Bu durum Osmanlı Karadeniz'inden birçok emtianın Rus tarafına kaçak yollarla sokulmasına neden oluyordu[891]. Hatta bu mallara talep o kadar yüksekti ki, Rusya'nın sıkı gümrük ve devriye tedbirlerine rağmen bu emtia büyük miktarda kaçak yollarla getirilmekteydi. Nitekim kaçakçılık faaliyetleri Osmanlı ve Rusya arasında bilhassa Karadeniz'de karşılıklı olarak gerçekleşmekteydi. Her iki yönlü kaçakçılıkta da ROPİT'in yer alması şirketin her iki ülkenin bulunduğu limanlarda gümrük memurları veyahut yerel yöneticilerle sıkı bir iş birliği içerisinde bulundukları şüphesini göz önüne getirmektedir. 1 Mayıs 1909 yılında Lloyd vapurlarında gerçekleşen bir hadise bu durumu kanıtlar niteliktedir. Zira Osmanlı müfettişleri tarafından silah taşıdığı ihbar edilen İstanbul'dan Trabzon'a hareket edecek olan Lloyd vapuru gizli bir denetlemeye tabi tutulur. Bu denetleme sonucunda gümrük memurları vapurun içerisinde kaçak silah olduğu ve gerekli tedbirlerin alınması yönünde uyarılmasına rağmen bu hususta memurlar tarafından hiçbir işlem yapılmaz. Hatta bizzat bu memurların gözleri önünde gerçekleşen kaçakçılık hadisesi görmezden gelinir. Bu olay bu türden vakaların gerçekleşmesinin farklı ilişkiler ağı neticesinde olduğunu göstermesi açısından önemlidir[892].

Bir gemi yükü ve yahut bir miktar külli barut bir Rus gemisiyle Osmanlı memleketlerininin bir limanına eriştikte bu gemi mahalli memurlar tarafından gösterilecek bir yere demir atarak hamil olduğu barutu yine bu memurlar tarafından gösterilecek ambarlara kendilerinin nezaretinde çıkarılacaktır. Bu barutun sahipleri sözü edilen nizamlara uyarak bu ambarlara girebileceklerdir. Rusya Devleti'nin transit suretinde Rusya limanları için Akdeniz ve Karadeniz Boğazlarından geçireceği top ve askeri malzeme ve gereç: av tüfeği piştov, süs, silhaları ve kullanulmak üzerre az miktarda av barutu işbu madde yazı koşullara tabi olmayacaktır. bkz., 3 Şubat 1862 Tarihli Antlaşma, *Muahedat Mecmuası"*. C. IV, s. 154-164.

[891] Nikolay Aleksandrovich Shavrov, "Vostochnyy Bereg Chernogo Morya i Yego Znacheniye Dlya Razvitiya Russkogo Moreplavaniya" *Morskoy Sbornik*, No: 10, 1862, s. 64-68.

[892] Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 171-173.

Osmanlı Devleti Karadeniz sahillerinde Osmanlı ve Rus limanları arasında kaçakçılığı önlemek için birçok teşebbüste bulunmuştur. Fakat yerel yöneticilerin ve bilhassa gümrükte bulunan memurların suiistimalleri bu kaçakçılığın önüne geçilmesine engel teşkil etmiştir. Zira 1908 yılında Batum şehbenderliğine gönderilen telgrafta Batum üzerinden Karadeniz limanlarına silah, emtia ve bazı kaçak yolcuların taşındığı bu kaçakçılığa mani olunması için sıkı tedbirler alınması istenmiştir. Fakat Paquet Kumpanyasının Marsilya'ya ve Rus kumpanyalarının ise Karadeniz limanlarına birçok ateşli silah ve Ermeni yolcuyu taşıdıkları tespit edilmiştir[893]. Bilhassa Paquet Kumpanyası Ermeni asilerin Batum üzerinden Karadeniz limanlarına dağılmasında önemli bir aracı konumunda olmuştur[894]. Bu türden vakalarla sürekli olarak karşılaşıldığından dolayı bilhassa yabancı vapur kumpanya acenteleri uyarılmıştır. Fakat kendi ülkelerinin çıkarlarını yerine getirmekte kararlı olan şirket yöneticileri bu türden vakaların merkezinde yer almaktan çekinmemişlerdir. Nitekim ROPİT'in Rize acentesi Rum asıllı Andoya Kalarro'nın Karadeniz'deki kaçakçılık faaliyetlerini yönetmesi Osmanlı nazarında şaşırtıcı olmamıştır. Zira Andorro ROPİT vapurları ile Rus limanlarından getirttiği silahların Trabzon ve Erzurum vilayetlerinde bulunan Ermenilere ulaşmasını sağlamıştır. Ancak ROPİT acentesinin silah kaçakçılığı yapması gümrük memurları tarafından değil de bu türden vakaların içerisinde bulunan şahısların ifadeleri ile tespit edilebilmiştir. Bu konunun üzerine giden Osmanlı yerel yöneticileri bu acentenin geceleyin şirket vapurlarına silah sevk ettiğini belirlemiştir. Normal koşullarda bu dönem için yabancı vapur şirketlerinin geceleyin limanlara giriş ve çıkışları sakıncalı bulunduğundan sadece posta vapurlarına geçiş izni verilmiştir. Bu nedenle yabancı vapur şirketlerine gece giriş çıkış izni verilmemesi yönünde gümrük memurları uyarılmıştır[895]. Bilhassa Rus vapurlarının gece birden sonra limana giriş ve çıkış yapmamaları hususuna özen gösterilmiştir[896].

BOA, DH. TMIK. M. 268/52, 27 Mayıs 1908.

[894] Nicolas Paquet tarafından kurulan bu kumpanya daha sonra isim değiştirerek Paquet Ermenistan Kumpanyası adını aldı. Nitekim şirket aldığı isimle Osmanlı topraklarında kuracağı ilişkiler ağını da belirlemekteydi. Zira şirketin Ermeni elebaşları ile kaçak yollarla silah taşımacılığı yapması Osmanlı Ermenileri üzerindeki politikaları göstermesi açısından önemlidir. Ayrıntılı bilgi için bkz., Süleyman Uygun, "Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası ve Osmanlı Ermenileri" *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.56, Erzurum 2016, ss. 1339-1363; Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, ss137-172.

[895] *BOA. DH. TMIK. M.* 46/14, 21 Aralık 1897.

[896] *BOA. DH. MKT.* 2259/41, 11 Nisan 1907.

XIX. yüzyılda Kırım Savaşı sonrası Rusya içerisindeki bir devlet politikası haline gelen Panslavizm politikası yani tüm Slav kavimlerini Rus yönetimi altında birleştirme amacı tüm hızıyla devam etmekteydi. Ruslar güttükleri bu politikayla birçok Balkan topluluğuna aleni olarak destek olmaktan sakınmıyordu. Nitekim Rus Çarlığının bu emelleri ROPİT'in faaliyetlerine de yansıyordu. 1877-78 Osmanlı Rus harbi neticesinde imzalanan Berlin Antlaşması ile birçok Balkan topluluğunun bağımsız olması ve Bulgaristan'ın bir nevi özerk hale dönüşmesi Rusya'nın bu devletlerle kolaylıkla temasta bulunmasının yolunu açtı[897]. Zira 1882 yılında Rus kumpanyası vapurlarının Rus limanlarından Tuna limanlarına ve bilhassa Bulgaristan'a askeri teçhizat taşıyacağı alınan istihbaratlar neticesinde tespit edilmekteydi[898]. Hatta Belgrad ve Hocabey şehbenderliklerinden alınan istihbaratta Rusya'nın Bulgaristan'ı işgale karar verdiği bu nedenle ROPİT'e asker ve mühimmat taşıması için gemileri hazırda bulundurması hususunda emirler verildiğini Osmanlı makamlarına iletmekteydiler[899]. Bu süreçte Rusya Bulgaristan'ı işgale kalkışmasa da bölgeye ROPİT aracılığı ile askeri sevkiyatı devam ettirmekteydi. Nitekim 1895 yılında ROPİT'e ait Gagarin adlı vapurun Rus limanlarından gönüllü Bulgarları kaçak yollarla Silistre'ye götürdüğüne dair Osmanlı şehbenderleri tarafından istihbarat alınmıştı. Gerekli önlemlerin alınması hususunda acente temsilcileri uyarılmasına rağmen Rus kumpanyasının bu türden faaliyetleri bu hat üzerinde süreklilik arz etmekteydi[900].

Osmanlı azınlıkları bağımsız olma yolunda vapur nakliyat şirketlerinden önemli derecede beklentileri vardı. Hatta bu beklentiler bazı durumlarda kendi aralarında rekabete bile dönüşüyordu. Zira Bulgar komitacılar vapur kumpanyaları tarafından bilhassa da Fransız şirketlerinin Ermeni ve Rumları desteklediği kadar kendilerinin desteklemediğini savunmaktaydı. Bu nedenle Fransız kamuoyunun ilgisini çekmek adına büyük bir eylem hazırlığına girişerek 28 Nisan 1903'te Selanik Limanı'na sefer düzenleyen Mesajeri Maritim Kumpanyasına ait *Guadalquvir* adlı buharlıya saldırı düzenleyerek patlattılar. Bu hadiseden buharlı deniz nakliyat şirketlerinin azınlıkların çıkarlarını yerine getirme noktasında ne kadar önemli bir konumda olduğu görülmektedir[901].

[897] Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, s. 403-424.

[898] *BOA. HR. TO*, 39/25, 20 Ekim 1882.

[899] *BOA. Y.A.HUS*, 194-1/61, 27 Eylül 1886.

[900] *BOA, MTZ.* 178/67, 5 Ağustos 1895.

[901] Suleyman Uygun," Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri" *Gazi Akdemik Bakış*, C. 8, S. 16, Ankara 2015, s. 136.

Osmanlı temsilcilerince ROPİT'in Rus limanları ve Tuna'da bulunan limanlar arasında faaliyetlerini hassaten Avusturya kumpanyaları ile rekabet üzerine kurduğu belirtiliyordu. Zira bu iki şirket bu bölgelerde yoğun olarak sefer düzenlemekteydi. Fakat Osmanlı yetkilileri Avusturya şirketlerinin birkaç şüpheli hareketi olması dışında gayri resmi hareketlerde bulunmadığı belirtmekteydiler. Lakin ROPİT'in Rus limanlarından gönüllüleri ve bazı askeri teçhizatları taşıdığı yapılan tahkikatlar neticesinde ortaya çıkmaktaydı[902]. Bu olaylar karşısında hem Rusya hem de ROPİT acenteleri bu yönde gayri hukuki organizasyonların tekrarlanmaması hususunda uyarılmasına rağmen şirket bu türden faaliyetleri bilhassa aynı güzergâhta devam ettirmekten çekinmemekteydi. Nitekim 1889 yılında şirketin aynı vapuru ile sandıklara gizlenmiş tüfeği ve fişeği Vidin'de bulunan askerlere dağıtılmak üzere limana çıkarıldığı Osmanlı makamlarınca belirtilmekteydi[903]. Ayrıca 1900 yılında yine Rus kumpanyasına mensup *Gagarin* vapuru Rusya limanlarından Silistre'ye silah sevkiyatı yaptığı İbrail şehbenderliği tarafından ihbar edilmekteydi[904]. Yine ertesi yıl kumpanyanın 150 kadar gönüllü Bulgar'ı ve bazı askeri teçhizatı Tuna limanlarına sevk ettiği tespit edilmişti[905]. Osmanlı Devleti'nin 1877-78 Savaşı mağlubiyeti sonrası bilhassa Balkan ülkelerindeki kontrolünü büyük oranla kaybetmesi Rusya'nın bu bölgelerdeki ayrılıkçı hareketleri desteklemesini ziyadesiyle kolaylaştırdığı bir gerçekti. Zira Rusya'nın dış politikaları çerçevesinde seyrüsefer yapan ROPİT'in aynı hat üzerinde çalıştırdığı vapurların Osmanlı yetkililerince birçok defa gayri hukuki olaylar silsilesi dâhilinde bulunduğunun tespit edilmesi hem şirket nazarında hem Rus yöneticileri tarafından muhtelif açıklamalarla savuşturulması Osmanlı Devleti'nin bulunduğu süreci belirtmesi açısından önemlidir.

ROPİT'in Bulgaristan'dan sonra önemli miktarda silah sevkiyatı gerçekleştirdiği bölge Batum'du. Zira 1877-78 Savaşı neticesinde Rusya'ya teslim edilen şehir stratejik olarak Rus emellerinin kolayca gerçekleşebileceği bir ard bölgeye sahipti[906]. 1897 yılında Batum Şehbenderliği Rus kumpanyasına ait *Volga* vapurunun Sivastopol'den yirmi bin sandık tüfek ve hartucu Batum'a götürdüğünü Osmanlı makamlarına bildirmesi Rusların bu bölgede bir askeri hazırlık içeri-

[902] *BOA, MTZ.* 31/50, 24 Ekim 1895.

[903] *BOA. HR. SFR.* 323/74, 02 Temmuz 1881.

[904] *BOA. MTZ.* 67/68, 24 Eylül 1900.

[905] *BOA. MTZ.* 71/25, 14 Ağustos 1901.

[906] İlhan Ekinci, «Karadeniz›de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)», *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, s 63-64; Abdullah Bay, "Limanı Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum Şehri (1830-1905)" *Türkiyat Mecmuası*, C.26/1, 2016, s. 61-62.

sinde bulundukları varsayımını kuvvetlendirmişti[907]. Nitekim yapılan tahkikatlar neticesinde kumpanyanın taşıdığı bu askeri mühimmatların Rus hükümetince Kafkas ordularına mahsus olduğu bildirilmişti. Lakin bölgeye sevki gerçekleştirilen mühimmatların daha sonra hangi bölgelere kaçak yollarla sokulduğu tespit edilememişti[908].

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı liman kentlerinde kaçakçılık faaliyetlerinin artması Osmanlı Devleti'nin bu türden faaliyetleri engellemek için tedbirler almasını zaruri hale getirdi. Fakat deniz üzerinden gerçekleşen gayri hukuki bu organizasyonları tamamıyla engellemek mümkün görünmüyordu. Zira yerel unsurların da bu türden olayların içerisinde yer alması kaçakçılık faaliyetleri ile mücadeleyi daha karmaşık hale dönüştürmekteydi. Bunun yanı sıra yabancı vapur kumpanyalarının sahip olduğu büyük vapurların uzun sahil şeridinde yanaşabilecekleri büyük küçük birçok muhtelif iskelenin olması kaçakçılığın daha önlemez bir hale gelmesine neden oluyordu. Bu sebeple Osmanlı Devleti bilhassa şüpheli bulduğu ecnebi vapurlarının içeresine kendi memurlarını yerleştirmek yoluyla tedbir alma yoluna gitti. Fakat 1897 yılında ROPİT'e ait *Kornilof* vapurunda yaşanan hadise Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirlerin acente yöneticileri ve Rus bürokrasisi tarafından nasıl aşıldığını göstermesi yönünden önemlidir. Zikr edilen vapur bir miktar barutu Odesa ve Batum'a ulaştırmak için Osmanlı boğazlarından geçebilmek için izin istemiştir. Gerekli bürokratik işlerin tamamlanmasıyla bir vapur eşliğinde boğazlardan geçmesine müsaade edilmiştir[909]. Fakat yapılan tahkikatlar neticesinde bu vapurun Odesa ve Batum'a ulaşana kadar herhangi bir Osmanlı Limanı'na uğraması sakıncalı bulunmuştur. Bu nedenle Rus konsolosuna yapılan tebligatla Rus kumpanyasına mensup *Kornilov* adlı vapurun gideceği limana kadar bir Osmanlı memuru nezaretinde seyrisefer yapması hususu dile getirilmiştir. Fakat hem kumpanya acentesi hem de Rus konsolosluğu tarafından bu vapurun herhangi bir Osmanlı Limanı'na uğramaksızın yükünü Rus limanlarına bırakacağı sebebiyle bu istek reddedilmiştir. Haliyle bu süreç birçok suistimali de beraberinde getirmesi kuvvetle muhtemeldir[910].

ROPİT vapurlarıyla Batum'a gönderilen askeri teçhizat genelde Rusya'nın bölgedeki askeri varlığını kuvvetlendirme mahiyeti taşıyordu. Zira 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi neticesinde Rus toprağı olan Kars ve Ardahan'a çok sayıda silah

[907] *BOA. BEO.* 782/58635, 10 Haziran 1896.
[908] *BOA. BEO.* 807/60491, 28 Haziran 1896.
[909] *BOA, BEO.* 1050/78689, 7 Aralık 1897.
[910] *BOA, BEO.* 1050/78728, 28 Kasım 1897.

sevkiyatı yapıldığı tespit edilmektedir. Nitekim 1890 yılında ROPİT vapurlarının Batum ve Poti'ye sıkı sık askeri mühimmatın sevk edilmesi sonucu yapılan tahkikatlarda bu mühimmatların Kars, Ardahan ve Oltu'ya aktarılmakta olduğu belirlenmiştir[911]. Yine, 1897 yılında ROPİT'e ait vapurların elli adet top ve muhtelif askeri ekipmanı Batum'a taşıdıktan sonra bunların Kars'a gönderildiği Osmanlı makamlarınca belirtilmekteydi. Son dönemlerde bu bölgelere çok sık bir şekilde askeri sevkiyatın yapılması Osmanlı makamlarınca kaygıyla takip edilmekteydi[912].

XIX. yüzyılın sonları ve XX. yüzyılın başlarında Osmanlı limanlarında ROPİT'in dâhil olduğu birçok silah kaçakçılığı ve askeri mühimmat organizasyonuna daha rastlamak mümkündür. Bu türden faaliyetleri sonuç olarak iki gruba ayırabiliriz. İlk olarak daha ziyade küçük çaplı kaçakçılık faaliyeti olarak niteleyebileceğimiz vapur kaptanları ve yerel Osmanlı memurları veya halkın arasında gerçekleşen faaliyetler; son olarak da hem ROPİT'in hem de Rus hükümetinin içerisinde olduğu ve Osmanlı topraklarındaki siyasi çıkarları doğrultusunda gerçekleşen kaçakçılık faaliyetleri olarak belirlenebilir. Son raddede Osmanlı Devleti'nin ekseriyetle iki türde gerçekleşen bu gayri hukuki faaliyetleri imkânlar dâhilinde çeşitli güvenlik tedbirleriyle engelleye çalışmıştır. Fakat devletin tüm kurumlarıyla bir çöküş dönemine girdiği bu süreçte yaşanan suiistimaller bu sorunları gidermede başarısızlığın en büyük sebeplerinden olmuştur.

2. Kaçak Yolcu Taşımacılığı

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren buharlı gemilerin uluslararası ticaretin en hızlı ve en güvenilir aracı olduğu yadsınamaz bir gerçekti[913]. Bu durum buharlı vapurların iki nokta arasındaki seyahat süresinin mekânsal ve zamansal olarak daha belirgin hale getirmesi ile alakalıydı[914]. Zira herhangi bir rotanın seyahat süresinin kesin hale gelmesi, bir vapurun kalkış ve varış saatlerinin tam olarak belirlenmesinin önünü açtı[915].

Çağının en modern ve hızlı ulaşım aracı olan buharlı vapurlar ticaretin yanı sıra uluslararası seyahatte yolcu trafiğinin baş aktörü konumundaydı[916]. Buharlı

BOA, HR. TO, 344/109, 12 Haziran1890.

[912] *BOA. HR. SYS.* 1368/6, 16 Aralık 1897.

Mehmet Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 55.

[914] Mark Mazower; "Travellers and the Oriental City, 1840-1920", *Transactions of the Royal Historical Society*, Sixth Series, Vol. 12 (2002) s. 62-63.

[915] Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, Çev., Ayşe Berktay, İstanbul 2009, s. 182.

[916] İlhan Ekinci, "Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında" S.21, Ankara 2006,

gemiciliğin gelişmesi ve buna paralel olarak yolcu trafiğinin artması Osmanlı limanları üzerinde de etkili oldu. Zira Osmanlı limanlarındaki büyük değişim ve gelişimin arkasında şüphesiz buharlı gemiler başat roldeydi. Lakin artan yabancı vapur kumpanya seferleri karşısında Osmanlı Devleti nev-i şahsına münhasır toplumsal yapısını korumak ve yolcu trafiğini kontrol altına almak adına tedbirler almaya başladı. Aslında XIX. yüzyılın ortalarına kadar yabancıların Osmanlı Devleti'ne giriş ve çıkışları belli kurallar manzumesi etrafında gerçekleşmekteydi. Yabancıların Osmanlı toprakları içerisinde seyahat edebilmeleri için *yol emri veya mürur kâğıdı* olarak adlandırılan bazı belgelere sahip olmaları gerekliydi[917]. Nitekim Osmanlı ve Rusya arasında yapılan 1783 ticareti antlaşmasının 1. ve 3. maddelerinde Rus uyruklu kimselerin Osmanlı topraklarına girişi ve çıkışı yukarıda andığımız ve bir nevi vize yerine geçen *mürur kâğıtları* ile gerçekleşebileceği iki ülke tarafından taahhüt ediliyordu[918]. Yine 3 Şubat 1862 yılında yapılan antlaşma ile de Rusların Osmanlı Devleti dâhilinde seyahat serbestliği devam etti[919]. Fakat bu uygulama Osmanlı kamu düzeni ve hukuk sistemi açısından bazı sıkıntılara sebebiyet vermekteydi. Bu nedenle 1867 yılında *Pasaport Nizamnamesi* yürürlüğe sokularak Osmanlı Devleti dâhilinde seyahat edecek tüm yabancı yolcular için pasaport alma koşulu getirildi. Böylece yabancıların Osmanlı topraklarında pasa-

---

Kebikeç, s. 78.

[917] Belkıs Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara 2006, s. 29-30.

[918] *"1782 Ticaret Antlaşmasının 1. Maddesi; Osmanlı Devleti'nin bütün memleketlerinde gerek kara ve gerek bilcümle deniz sularında ve Tuna'da Rusya halkına deniz yolculuğu ve ticareti elverecek her yerde serbesiyet üzere gemiler ile gidip gelmeye ve ticaret etmeye ve bilcümle Rusya halkına Osmanlı Devleti tarafından kâmilen ruhsat verilip böylece Rusya tacirlerinden her biri Osmanlı Devleti'nin bütün memleketlerinde hükümetin himayesinde olarak deniz ticareti için ne kadar süre gerekirse oturmaya serbest olalar; 1782 Ticaret Antlaşması 2. Maddesi; Tüccar taifesi ve alelıtlak bilcümle Rusya halkı ve Rusya memleketlerinde ellerine verilen Mürur Kâğıdı ile Osmanlı Devleti'nin memleketlerinde dolaşabileler. Ve eğer bundan başka Rusya Elçisi veyahut Konsolosunun biri bazı kişiler için veyahut hassaten muayyen bir kişi için Osmanlı Devleti'nin Mürur kâğıtlarını talep ederler ise, ilgililer tarafından gecikmeksizin verileler. Rusya halkına ziyade bir menfaat olmak için her biri kendi memleketinde giydiği elbise ile gitmeğe mezun olup Osmanlı memleketlerinde karşı durulmaya. Kezalik kendilerinden haraç ismi verilen vergi ve başka bir güna vergi taleplerinde bulunulmaya. Yanlarında bulunan emtiaların bu antlaşma gereğince karar verilen gümrük rüsumları ödendikten sonra valiler, kadılar vesair ilgililer karşı çıkmayarak gidiş ve geçişlerine müsaade vereler. Osmanlı Devleti halkının dahi Rusya memleketlerinde emniyetleri için kendilerine ticari işleri için gidecekleri yollar için gereken Murur kâğıtları vesair vesikalar verilip şöyle ki, Osmanlı Devleti'nin tüccar ve halkı yanlarında olan emtialarının tarifeler gereğince tahsis olunan rusümu ödedikten sonra istedikleri yere gidebileler"* bkz., *Muahedat Mecmuası*. C. III. s. 284.

[919] *Muahedat Mecmuası*. C. IV, s. 154-164.

portsuz seyahati yasaklanarak gayri hukuki teşebbüs içerisinde bulunanlara cezai işlem uygulanmaya başlandı. Avrupalı devletler Osmanlı Devleti'nin bu düzenlemesini oldukça sert protesto etmelerine rağmen uygulama 1884, 1894 ve 1911 yılında yenilenerek devam etti[920]. Haliyle Osmanlı topraklarına giriş ve çıkışların belli bir nizama oturtulması gayri resmi yollarla kural ve kaideleri aşma teşebbüslerinin artmasına sebebiyet verdi. Nitekim silah kaçakçılığında olduğu gibi yolcu kaçakçılığında da en önemli aracı yabancı vapur kumpanyaları oldu.

XIX. yüzyılda ROPİT'in Osmanlı sularındaki faaliyetlerini Rus dış politikasından bağımsız düşünmek doğru olmaz. Bu nedenle şirket bir yandan Osmanlı-Rus ticari ilişkilerini geliştirirken bir yandan da Rus politikalarını uygulamak adına gayri hukuki yollara başvurmaktan çekinmiyordu. Nitekim XIX. yüzyılda Rusya, Ermeniler üzerinde din eksenli politikalar yürüterek Osmanlı dâhilinde ayrılıkçı faaliyetlerde bulunan Ermeni komitecileri desteklerken bu komitecilerin kaçak yollarla Osmanlı topraklarına girmesini ve çıkmasını gerçekleştirdikleri şirketlerden birisi de ROPİT vapurlarıydı. Şirketin kendi raporlarında bu gibi faaliyetlerin dokümanlarına ulaşmak mümkün değil. Ancak Osmanlı resmi kayıtlarında bilhassa ROPİT'in bu ve benzeri yolcu kaçakçılık faaliyetlerinde bulunduğunu tespit etmekteyiz. Zira ilk olarak ROPİT'in Giresun simsarı olan Köseyan Mıgırdiç'in şirket gemileri ile Ermenilerin Amerika'ya ve Diyarbakır'a kaçırılmasında aktif rol aldığını görmekteyiz. Fakat simsar Mıgırdiç aksine bu gibi faaliyetlerde bulunmadığı iddia ediyor ve sürüldüğü Eğin'den dönmek için Osmanlı yerel yöneticilerinden talepte bulunuyordu. Bu gibi vakaların sıklaşması liman zabitlerinin dikkatini çekmiş ve bilhassa Giresun Limanı'ndaki denetimler sıklaşmıştı[921].

1901 yılında şirketin *Anadolu hattındaki Azof* vapuru Batum'dan hareketle Trabzon'a uğradıktan sonra Giresun Limanı'na yanaşmıştır. Her şey normal seyrinde ilerlerken ROPİT'in Giresun acentesi Giriyoz, vapurun limandan ayrılacağı esnada Bayburtlu Agob ve Abram adlı iki Ermeni'yi limana indirmiştir. Yapılan tahkikatlar neticesinde bu şahısların Giresun'dan Erzurum'a gizlice gönderildiği anlaşılmıştır. Kumpanya acentesinin bizzat içinde bulunduğu bu gayrimeşru hareket Osmanlı yetkililerince eleştirilerek şahısların en kısa zamanda iade edilmeleri hususu bildirilmiştir[922].

[920] Belkıs Konan, *a.g.t.*, s. 30-34.
BOA. BEO. 166/12387, 6 Mart 1893.
BOA. DH. TMIK. M. 103/26, 29 Nisan 1901.

Yabancı vapur şirketleri mutlak suretle kontrol edilmelerine rağmen kaçak yolcu taşımacılığına devam etmekteydi. Zira bu türden yolcular vapur kumpanyalarına hariçten hatırı sayılır bir kazanç sağlıyordu. Rize'de faaliyet gösteren vapur şirketlerinden ROPİT dâhil üçünün sürekli şekilde Ermenileri Rusya'dan getirip götürdükleri Osmanlı yerel yönetim zabitleri tarafından tespit edilmekteydi. Bu nedenle bu durumun önüne geçmek isteyen Osmanlı yönetimi şirketlerin nasıl bir yol ve yöntem izlediğinin tespiti için gerekli tedbirlerin alınması hususunda ivedilikle yerel yöneticileri uyarmıştır[923]. Lakin bu durum da bazı suiistimalleri beraberinde getirmiştir. Öyle ki yabancı vapur kumpanya acenteleri Osmanlı liman ve iskele görevlilerinin gereğinden fazla şüpheci yaklaşımları karşısında sürekli şikâyetlerini dile getirmeye başladılar. Nitekim ROPİT'in Ordu acentesi, kâtibi ve gemi personelinden bazı şahısların Ermeni olması şirketin bu hat üzerinde düzenlediği seferlerde zorluk çıkarılmasına neden olmuştur. Hatta Ordu'daki liman görevlileri şirket acentesinin kendi gemilerine girmesine dahi izin vermemiştir. Bu nedenle Samsun, Fatsa ve Ünye istikametinde gidecek şirket vapurları bu civarda sefer düzenlemekte zorluk çekmiştir. Kumpanyanın defaatle bu durumdan dolayı yaşadıkları rahatsızlıklarını dile getirmesi sonucu yerel yöneticiler rutin kontrollerin şikâyetlere mahal vermeyecek şekilde yapılması hususunda merkez tarafından uyarılmıştır[924].

Osmanlı kıyı hatlarının uzunluğu ve birçok noktasında gemilerin kolayca yanaşabileceği iskele ve yerlerin olması deniz vasıtasıyla gerçekleşmekte olan kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesini zorlaştırmaktaydı. Bu nedenle Osmanlı merkezi yönetimi bu uzun kıyı hattını kontrol altına almak adına bazı stratejik limanların karakol görevi üstlenecek küçük vapurlar ile denetlenmesi için harekete geçmiştir. Bu vapurlar bir müddet bazı kaçakçılık faaliyetlerini önlemede başarılı olsa da ROPİT gibi büyük deniz nakliyat şirketlerinin organize şekilde gerçekleştirdiği kaçakçılık faaliyetlerini önlemekte yeterli olamamıştı[925].

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti topraklarına Ermenilerden sonra gayri resmi yollarla girme teşebbüsünde bulunan topluluk Yahudilerdi. XIX. yüzyılın başlarında Rusya ve diğer Avrupa Devletleri tarafından çeşitli baskılara maruz kalan Yahudiler çeşitli yollarla göç etmeye başladılar. Osmanlı yönetim dairesinde kalan Filistin ve çevresi haliyle Yahudi göçünün uğrak mekânları arasında yer aldı. Os-

BOA. DH. TMIK. M. 27/4, 3 Ağustos 1908.

BOA, DH. TMIK. M. 219/46, 8 Nisan 1906.

Şenay Özdemir Gümüş, "19. Yüzyılın Sonunda Kaçakçılığa Karşı Adana Vilayeti Kıyılarının Güvenliğinin Sağlanması", s. 38-39.

manlı merkezi yönetimi XIX. yüzyılın başlarında bu göç dalgasına sessiz kaldı. Fakat XIX. yüzyılın son çeyreğinde bilhassa Rusya Çarı II. Nikola ile Yahudi karşıtlığının zirveye ulaşması Yahudi göçlerinin artması çeşitli tedbirler alınmasını da beraberinde getirdi. Öncelikle 1882 yılında Yahudilerin hac vazifelerini yerine getirmeleri dışında Filistin'e girişi yasaklandı[926]. Lakin bunun kalıcı bir çözüm olduğunu düşünmeyen Osmanlı idarecileri Filistin'e girişlere hem süre kısıtlaması getirdi hem de hac için gelen Yahudileri kayıt altına almaya başladı[927]. Fakat Kudüs'e yapılan göçlerin tehlikeli seviyelere ulaşması bu göçe aracılık eden yabancı vapur şirketlerinin uyarılmasına sebebiyet verdi. Böylece Osmanlı merkezi yönetimi bu vapur şirketlerine taşıdıkları Yahudilerin pasaportlarının vize edilmeyeceğini bildirdi. Fakat buna rağmen deniz nakliyat şirketleri Yahudileri kaçak yollar ile Filistin ve çevresine taşımaya devam etti[928]. Çünkü Osmanlı hükümetinin bu kararı ROPİT'in İskenderiye *hattı* dâhilinde gerçekleştirdiği seferlerdeki yolcu trafiğinin azalmasına sebebiyet verdi. Bu nedenle şirket Osmanlı idarecilerinin aldığı bu kararı çeşitli yollarla aşmaya çalıştı[929].

1894 yılında Odesa şehbenderliği tarafından ROPİT vapurlarıyla Rusya'dan Osmanlı topraklarına 200 Yahudi geleceği istihbaratı alınması bu çabalardan sadece biriydi. Osmanlı idarecileri ROPİT acentesini bu göçmenleri getirmemesi hususunda defaatle uyarmasına rağmen kumpanya temsilcileri göçmenlerin Osmanlı hükümeti tarafından kabul edilmemesi halinde, mavnalara konularak bırakılacaklarını bildirdi. Ayrıca Rus elçiliği bu göçmenlerin zaten Osmanlı vatandaşı olduğunu bu neden ile kendilerinin bir engelleme yapma haklarının olmadığını da dile getirdi. Bu durum karşısında Osmanlı tarafından yapılan tahkikatlarda göçmenlerin daha önce Rusya'ya göç etmiş Museviler olduğu anlaşılmış ve gelmemeleri hususunda bir engel kalmamıştı[930]. Yine benzer bir hadise Rusya ve Yunanistan kumpanyalarına ait 3 vapurla Galata'ya getirilen 110 Yahudi Muhacirin tabiiyeti noktasında yaşanan krizde de görmek mümkündü[931].

Osmanlı topraklarına yerleşmek isteyen Yahudiler iki kısma ayrılmaktaydı. İlk kısım Osmanlı vatandaşı olanlar ikincisi ise ecnebi devletlerin tabiiyetinde

[926] İbrahim Serbestoğlu, "19. Yüzyılda Filistin'de Yahudiler Üzerinde İngiliz ve Amerikan Himayesi" Ed. Osman Köse *History Studies,* V. 4/1, Samsun 2012, 491-493.

[927] Gülnihal Bozkurt,"Osmanlı Yahudi İlişkilerine Genel Bir Bakış "*Belleten,* S. 219, Ankara 1994, s. 553; Ali Arslan, *Avrupa'dan Türkiye'ye İkinci Yahudi Göçü,* İstabul 2006, s. 75-76.

[928] *BOA. DH. MKT.* 1884/84, 2 Kasım 1891.

[929] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 255.

[930] *BOA, BEO.* 471/35263, 8 Eylül 1894.
BOA. DH. MKT, 1882/90, 26 Ekim 1891.

olanlardı. Osmanlı Devleti çeşitli zorluklar çıkarsa da genel itibariyle kendi tabiiyetinde olan göçmenleri kabul ediyordu. Lakin ikinci kısma dâhil olan Yahudi göçmenlerin ülkeye girişi engellenmekteydi[932]. Bu nedenle bu göçmenler gayri resmi yollarla Osmanlı topraklarına giriş yapıyordu. Nitekim 1891 yılında Odesa'dan hareketle İstanbul'a gelen ROPİT'e ait Çariçe adlı vapur Galata'ya yaklaştığında Osmanlı tabiiyetinde olan Yahudiler Galata Gümrüğü'ne pasaportlarını vize ettirirken ecnebi tabiiyetinde olan göçmenler temin ettikleri mavnalarla kaçak yollarla kıyıya ulaşmaktaydı[933]. Osmanlı Devleti'nin egemenlik haklarını hiçe sayan bu türden gayri hukuki teşebbüslerin bir daha yaşanmaması hususunda ROPİT acenteleri uyarılmasına rağmen bu gibi vakaların Osmanlı resmi belgelerinde süreklilik arz ettiği görülmektedir. Zira 1892'de Odesa'dan İstanbul'a sefer düzenlemekte olan kumpanya vapuru *Sezaroviç* 17 Yahudi göçmeni Kavak Karantinasına kadar getirdiği Liman İdaresi tarafından tespit edildi. Liman polisi vapurdaki muhacirlerin karaya çıkmasına izin vermedi. Lakin ROPİT yetkilileri vapurda yaşanacak herhangi bir zayiat veya menfi bir olayın sorumluluğu kabul etmeyeceklerini ve bundan tamamen liman yetkililerinin sorumlu olacağını iletti. Osmanlı yetkilileri uluslararası anlaşmalar sebebiyle kumpanya vapurları içerisine girememekte sadece dışardan kontrol edebilmekteydi. Kumpanya ve Liman İdaresi arasında yaşanan bu kriz bu durumu suiistimal eden ROPİT'in kendi mavnaları aracılığı ile bu göçmenleri uygun bulduğu bir noktada bırakarak uzaklaşmasıyla son buldu[934].

Osmanlı Liman idaresi tarafından yapılan denetlemeler bazı zamanlar hak mahrumiyetine de sebebiyet vermekteydi. 1891 yılında Odesa'dan hareketle İstanbul'a gelmekte olan Çariçe adlı vapurda 99 Musevi muhacir bulunmaktaydı. Bu muhacirlerden 33'ü Osmanlı vatandaşıydı. Lakin Galata gümrüğünde denetlenen gemi ile ilgili işlemlerin yavaş ilerlemesi Osmanlı tebaası olan Musevi muhacirlerin şikâyetlerine sebebiyet verdi[935].

Ekseriyetle Filistin ve çevresine yerleşmek isteyen Yahudiler burada bir devlet kurma amacı gütmekteydi. Osmanlı Devleti Yahudilerin Filistin'de bir devlet kurma girişimini engellemek adına bazı tedbirler almaktaydı[936]. Nitekim 1892 yılında ROPİT'e ait *Aleksandr* vapuruyla İstanbul'a gelen 45 kadar Musevi muha-

[932] Bayram Kodaman, Nedim İpek, "Yahudilerin Filistin'e Yerleşmeleri ile İlgili Olarak II. Abdülhamid'e 1879'da Sunulan Layiha", *Belleten,* S. 219, Ankara 1994, s. 571.

[933] Ali Arslan, *a.g.e.*, s. 79.
BOA. BEO. 41/3065, 31 Temmuz 1892.
BOA, DHMKT. 1846/116, 4 Temmuz 1891.

[936] Gülnihal Bozkurt, "Osmanlı Yahudi İlişkilerine Genel Bir Bakış". 553.

cir bir gün boyunca limanda gerekli tahkikatların bitmesine kadar bekletilmiş ve gemiden dışarıya çıkarılmamıştı. Son kertede kumpanya acenteleri ile yapılan görüşmelerde bu göçmenlerin Filistin hariç başka yerlere sevki için karar kılındı[937]. Şirket için önemli bir kazanç kapısı olan göçmen taşımacılığı Osmanlı idarecilerinin tüm uyarılarına rağmen devam etmekteydi. Nitekim 1893 yılında kumpanyanın Çikopof adlı vapuruyla çok sayıda Musevi göçmen İstanbul'a getirildi[938].

Şirket kaçak yolcu taşımacılığını genellikle limana yaklaştığında kendi mavnaları aracılığı ile gerçekleştirmiştir. Zira 1906 yılında İskenderiye'den İstanbul'a sefer düzenleyen Çariçe adlı ROPİT vapuru gece saat iki buçuk civarlarında limana gelmiş geç saat olduğundan dolayı vapura pratika verilmemiştir. Fakat Liman İdaresi görevlileri şirketin gece saat üç dolaylarında bir sandalla iki kişiyi gizlice vapurdan çıkardığını tespit etmiştir[939]. Yine 1909 yılında İzmir polis müdüriyetince şirkete ait *Rusya* adlı vapurunda Marina Nikola isminde aranan bir yolcunun taşındığı istihbaratı alınmıştır. Osmanlı yetkililerinin vapura giriş yapıp denetleme hakkı olmadığından dolayı ROPİT yetkililerine kişinin eşkâli verilerek tespit edilmesi hususunda gereğinin yapılması istenmiştir. Ancak şirket bu eşkâle uygun kişinin kendi vapurlarında olmadığını ileterek seferine devam etmiştir. Bu şahsın vapurda olup olmadığı hakkında yeterli malumata sahip değiliz lakin şirketin bu tür vakalarda Osmanlı liman yetkililerine yardımcı olmadığı birbirini takip eden benzer hadiselerde anlaşılmaktadır[940].

Osmanlı idaresinin tüm tedbirlerine rağmen Yahudi göçmenler Osmanlı topraklarına gayri resmi yollarla girerek Filistin ve çevresinde arazi ve emlak alımına devam ettiler. Bu nedenle II. Abdülhamid ecnebilerin Osmanlı topraklarında mülk edinimi haklarına iptal etti[941]. Fakat Avrupalı devletlerin girişimi ile yabancılar çeşitli yollarla Osmanlı topraklarında emlak alımına devam etti[942]. Zira 1912 yılında Rusya'dan gelecek Musevi muhacirler için ROPİT'in bir çiftlik

BOA. DH. MKT. 1972/120, 4 Ağustos 1892.

938 Ali Arslan, *a.g.e.*, s. 81.

939 BOA. DH. MKT. 1073/39, 24 Nisan 1906.

940 *BOA, DH. EUM. THR*, 8/24, 13 Ekim 1909.

Osmanlı Devleti'nin Yahudi muhacirlerin Filistin ve çevresine göçlerini sınırlandırmak ve mal edinimlerini kısıtlamak üzere bazı kararlar aldığı bir gerçektir. Fakat yapılan son çalışmalarla Osmanlı Devleti yönetimi ile Yahudi Rothschild ailesi arasındaki yakın ilişkiler neticesinde Yahudi yerleşimcilere arazi satıldığı tespit edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz., Sezai Balcı, Mustafa Balcıoğlu, *Rothschildler ve Osmanlı İmparatorluğu,* Erguvani Yay., Ankara 2017

942 Ali Arslan, *a.g.e.*, s. 94.

aldığı Osmanlı yetkililerince tespit edilmekteydi. Şirket son kertede Yahudi taşımacılığının yanı sıra artık onlara arazi temin etme konusunda da aracılık etmeye başlamıştı. Osmanlı nezdinde hoş karşılanmayan bu hadise gelinen noktada durumu vahametini göstermesi açısından önemlidir[943].

Buharlı deniz nakliyat şirketlerinin kaçakçılık faaliyetlerine sık başvurmalarını ve bazı etnik gurupları destekleme gayretkeşliğinin birçok sebebi vardır. Bilhassa XIX. yüzyıl savaşlarının getirdiği yıkım sonucu mülteci sorunun ortaya çıkması beraberinde vapur şirketlerinin yurtsuz kalan mülteci yığınlarını kazanca dönüştürme yoluna sevk etmiştir. Bunların yanı sıra devletlerin demografi silahlarını kullanmaları vapur şirketlerinin bu durumun en önemli aracı olmasına sebep olmuştur. Özellikle bazı şirketlerin adem-i merkeziyetçiliği benimsemeleri, personel maaşlarında azalma ve kazanca göre prim yoluna gitmesi kaçakçılık faaliyetlerinin artmasının bir öteki nedeni olmuştur. Sonuç olarak XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti içerisinde yolcu ve emtia taşımacılığında dikkate değer bir paya sahip olan ROPİT de diğer vapur kumpanyaları gibi sadece hukuki zeminlerde faaliyet göstermemiştir. Zira Osmanlı kurumlarının sağlıklı olarak işleyemediği imparatorluğun en uzun yüzyılı olarak nitelenen bu dönemde şirketin tespit edilenin çok ötesinde gayri hukuki organizasyonlarda bulunmuş olması kuvvetle muhtemeldir. Nitekim bu türden vakalara Osmanlı sularında faaliyet gösteren diğer vapur şirketlerinin de karışması ve süreklilik arz etmesi bu durumu destekler niteliktedir.

C. Misyonerlik Faaliyetlerinde Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası

Rus topraklarında X. yüzyıldan itibaren yayılmaya başlayan Hıristiyanlık ile beraber Doğu Roma İstanbul'una ve diğer Doğu kilise merkezlerine yapılan ziyaretler artmaya başladı. Rus düşüncesinde bu bölgelerin Ortodoks kültürünün menşei olarak kabul edilmesi bilhassa İstanbul ve Kudüs'ün Rus misyonerlerinin merkezi haline gelmesine sebebiyet verdi[944]. Osmanlı hâkimiyet alanına giren bu

BOA. DH. İD. 8/7, 17 Nisan 1912.

[944] Rus misyonerlerinin veyahut hacılarının ekseriyetle ziyaret ettiği yerlerin başında Hz. İsa'nın mezarının olduğuna inanılan Kamâne Kilisesi, Hz. Musa'nın Tanrı ile konuştuğu ve 10 Emir'i aldığı mekân olarak bilinen Azize Katherina Mabedi'nin bulunduğu Sina Dağı, Rum Ortodoks Patrikhanesi'nin bulunduğu İskenderiye, Ortodokslar için önemli yeri olan Kutsal Athos Dağı'nın bulunduğu Aynoroz, İstanbul'da bulunan Ayasofya, Studiıos Manastırı, Pantokrator Manastırı, Vlaherna Kilisesi, Kora Manastırı yer almaktaydı. bkz., Fatih Ünal, "Kudüs Yolcusu A. Koptev'in İstanbul Hatıraları 1887, *TAD*, C. 34, S. 57, Ankara 2015, s. 160. Rusların Hristiyanlığa geçişi

bölgeler Osmanlı ve Rusya arasında yapılan antlaşmalarda gündem konusu haline geldi. Zira 1700 yılında yapılan İstanbul Antlaşması'nda Kutsal Topraklar ve Rus Ortodoks hacılara değinilmesi Rus misyonunu göstermesi açısından önemlidir[945]. Nitekim Rusya daha sonraki antlaşmalarla bu misyonu devam ettirmiş ve 1839 yılında ilk Filistin Konsolosu, Konstantin Baziliy ataması yapılmıştır[946].

Ubiciniye göre XIX. yüzyılda yaklaşık olarak 6 milyon Ortodoks, Osmanlı Devleti topraklarında yaşamaktaydı[947]. Aynı zamanda bu yüzyılda dünya genelinde çok sayıda misyonerlik faaliyetinde bulunan kurumun ortaya çıktığı bilinmektedir[948]. Rusya da kendisi için önemli olan bölgede ilk Kudüs Rus Ruhani Misyonu'nu 1847'de Başrahip Portifiriy Uspenskiy öncülüğünde açmıştır[949]. Zira Rus hacıları için bu bölgede han, hastane, şapel ve okul gibi yerleşkelerin kurulmasına öncülük eden bu misyon hareketiyle XIX. yüzyılda Ruslar diğer Hıristiyan topluluklarına nazaran Kudüs'e daha fazla hacı göndermiştir. Fakat Rusya'nın Kutsal Topraklar'da üstlendiği bu misyon 1854-56 Kırım Savaşı ile zayıflamıştır ve bunun neticesinde Kudüs'e yapılan hac seyahatleri son derece azalmıştır[950].

Kırım Savaşı neticesinde Kudüs'e yapılan hac seyahatlerinin kesintiye uğramasından sonra Rusya'da faaliyetlerine başlayan ROPİT'in kuruluş amaçları arasında sadece ticari çıkarlar ön planda değildi. Şirket kurduğu hatlarla Ortodoks hacıları ve Rus seyyahları Kudüs'e ulaştırmayı hedefliyordu. Bunun yanı sıra Müslüman hacıları da Süveyş kanalı yoluyla hac vazifelerini yapmak üzere Mekke'ye taşımayı yine kurduğu İskenderiye Hatlarıyla ümit ediyordu[951]. Aslında Kırım Savaşı'nın önemli nedenlerinden biri de Kutsal yerler sorunuydu. Bu savaş Rusların hem Kutsal Topraklardaki siyasi ilerleyişine son vermiş hem de Kutsal Topraklara

---

hakkında bkz. Fatma Koçak, Murat Özkan, "Bizanz'tan Ruslara Miras: Hristiyanlık", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* Cilt: 8, Sayı: 37, s. 376-383.

[945] Osman Köse, "Rusya'nın Karadeniz'le İlk Buluşması: İstanbul Antlaşması (13 Temmuz 1700)", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 15, Sayı: 28, Aralık 2012, s 207.

[946] Melikşah Arslan, *Emperyal Rusya ve Kutsal Topraklara Hac: Rus Ortodoks Köylü Hacılarla Kudüs'e Seyehat (1912)*, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anklara 2014, s. 7-8.

[947] M.A. Ubicini, *1855'de Türkiye*, C. I., İstanbul 1977, s.16-17.

[948] İlyas Topsakal, *Rus Misyoner Kaynaklarına Göre Rus Çarlığı ve Türkler1552-1917*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yay., İstanbul 2009, s. 42.

[949] Melikşah Arslan, *Emperyal Rusya ve Kutsal Topraklara Hac: Rus Ortodoks Köylü Hacılarla Kudüs'e Seyehat (1912)*, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anklara 2014, s. 8.

[950] Orlando Figes, *Kırım Son Haçlı Seferi*, Çev. Nurettin Elhüseyni, YKY, İstanbul 2012, s. Skalkovskiy K.A. *Russkiy Torgovıy Flot i Sroçnoe Parohodstvo* ..., s. 537.

Rus hacı ve seyyahlarının akışı kesintiye uğratmıştı. Ruslar özellikle Kutsal Toprakları kendi manevi anavatanlarının bir devamı olarak gördüklerinden dolayı bu bölgelerle yeniden düzenli bağlantı kurmak istemişlerdi [952]. Bu nedenle büyük prens Konstantin Nikolayeviç, Doğu Akdeniz bölgesinde Rus etkisini arttırmak adına iki büyük tedbir aldı. Bunlardan ilki bir deniz taşımacılık şirketi olan ROPİT'in kurulması; ikinci ise şirketin bu bölgede taşıdığı misyonerleri ve hacıları örgütleyecek olan *Boris Pavloviç Mansurov*'du[953].

Mansurov, 1856 yılında özel bir vapurla Kutsal Topraklara giderek bu misyonu başlattı. Zira iki yıl boyunca Kutsal Topraklarda yaptığı çalışmaları 1858'de Konstantin Nikolaeviç'e sundu. *Mansurov'un* sunduğu bu rapor özetle Rus hacıların hangi koşullarda ibadet ettiklerini, ne gibi önlemlerin alınmasının gerekliliği ve ROPİT'in Odesa ve Yafa arasında işleyecek hattının kurulmasının Rus hacılar için aciliyetinden bahsediyordu. Ayrıca *Mansurov* döner dönmez bastırdığı deniz gazetesiyle binlerce Ortodoks'u kutsal topraklara çağırıyordu[954]. Nitekim *Mansurov'un* çağrısı cevap buldu. Zira hem ROPİT tarafından İskenderiye *hattı* açıldı hem de Ortodoks hacıların bağışları ile Kutsal Topraklar'da çok sayıda gayrimenkul alındı. Ancak bu bağışların çoğunluğu Çar ve ailesi tarafından yapıldı[955].

Şirket 1859 yılında *Mansurov'un* da verdiği raporlar doğrultusunda İskenderiye *hattı* ile kutsal topraklar da dâhil olmak üzere seferler düzenlemiştir. Bu seferler sonucunda çoğunluğunu hacıların oluşturduğu 22.284 yolcu, 797.703 pud emtia taşınmıştır[956]. Aynı yıl Konstantin Nikolaeviç, karısı ve oğluyla Rus hanedanlığını temsilen Ortodoks hacıları teşvik mahiyeti de olan Beyrut ve Kudüs'e ziyaretini gerçekleştirmiştir. Bu ziyaretinde Rus hacıların konaklaması için Kudüs, Yafa, Hayfa'da inşa edilen yapıları yerinde görerek, hacıların ne gibi koşullarda ibadet gerçekleştirdiği konusunda fikir edinmiştir[957]. Bu ziyaret Osmanlı yönetimi tarafından da dikkatle izlenmiştir[958]. Zira Konstantin'in Kudüs'e ziyareti haber

[952] Orlando Figes, *Kırım Son Haçlı Seferi*, s. 33.

[953] W. E. Mosse, a.g.m.,"1954, s.39-40.

Ayrıntılı bilgi için bkz., Boris P. Mansurov, *Pravoslavnıe Poklonniki v Palestine*, St. Petersburg, 1858.

[955] Melikşah Arslan, *Emperyal Rusya ve Kutsal Topraklara Hac: Rus Ortodoks Köylü Hacılarla Kudüs'e Seyehat (1912)*, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anklara 2014, s. 54-55.

[956] *Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god, s.2-4.*

[957] W. E. Mosse, a.g.m., 1954, s. 47-48.

[958] Grandük Konstantin'in Kudüs'de ne kadar süre kaldığı hangi istikametleri kullandığı ve nerelere uğradığı Osmanlı idarecileri tarafından izlenmiştir. Bkz., *BOA İ.HR.* 169/9096, 01-03.

alındığında uğrayacağı her noktada gerekli önlemlerin alınması için emirler verilmiştir. Grandük'ün karşılanmasında aşırıya kaçınılmaması sade bir karşılama yapılmasına önem gösterilmiştir. Bunun en önemli sebeplerinden biri de İngiltere Kraliçesinin oğlu Prens Alfred'in Konstantin ile aynı zamanlarda Kudüs'te bulunmasıydı. Çünkü Prens Alfred Kudüs'ü ziyaret ettiğinde herhangi bir merasim düzenlenmemişti[959]. Osmanlı yönetimince bu kişilerin sade törenlerle karşılanmalarının istenmesi sadece bir protokol denkliği kaygısından kaynaklanmıyordu. Din ve mezhep merkezli sembolizm üzerinden bölgede hâkimiyet mücadelelerine girişmiş devletlerin kendi tebaa ve dünya kamuoylarına vermiş olduğu mesajların etkisini en aza indirgeme çabası da gözlenmektedir. Zaten yakın zamanlarda bu meselelerin üzerinden görünüşte de olsa bir savaş yaşanmıştı. Protestan, Katolik ve Ortodoksların vermiş oldukları mücadelelerde Osmanlı idaresi de bunların vermiş oldukları mesajları ve kendi tebaası üzerindeki etkilerini en aza indirgemek, kendi idaresinin asıl olduğu imajını vermeye çalışıyordu. Zira ziyaretinin bitiminde Petersburg'a gidecek olan Grandük Konstantin İstanbul'a da uğrayacağından dolayı gerekli hazırlıkların yapılması için hareket geçilmiştir[960]. Ayrıca Nikolaeviç'in hanedan ve saray çevresinde büyük yankı uyandıran Kutsal Topraklara ilk Rus emperyal hac ziyareti imparatorluk nezdinde birçok kişinin Kudüs'ü ziyareti için teşvik mahiyetinde olmuştur[961]. Öyle ki bu ziyaretten sonra Kutsal Toprakları ziyaret Rus soyluları ve müteşebbisleri tarafından moda haline dönüşmüştür[962].

1870'li yıllara gelindiğinde ROPİT'in İskenderiye *hattı* ile uğradığı liman sayısında önemli artış olmuştur. Hatta hükümetin doğrudan isteği üzerine kumpanya gemileri herhangi bir kar elde etmeden Hıristiyan hacılarla birlikte Myra Körfezine (Antalya) uğramaya başlamışlardır[963]. Belli ki Osmanlı idarecileri ve Müslüman tebaası için "Hicaz Demiryolu" ne ifade ediyorsa, Rus hacılar için de ROPİT böyle bir semboldü. Dahası Rus Çarları için de hem kendi hem de Osmanlı Ortodoks tebaası için hâkim ve hami rolü oynamalarını kolaylaştıran bir araçtı.

BOA. A.AMD. 90/79, Şubat 1859, Osmanlı idarecileri Konstantine sade bir karşılama merasim düzenlenerek nişan verilmiştir. bkz., BOA.İ.HR. 169/9096, 22 Haziran 1859.

[960] *BOA, A.AMD 90/79.*

1872 yılında Grandük Nikolay Kudüs'ü ziyaret etmiştir. Bu ziyaret öncesi istihbarat alan Osmanlı yönetimi olası karışıklıkların önlenmesi için Kudüs mutasarrıflığı aracılığı ile önlemler alınması için gerekli emirleri vermiştir. bkz. *BOA. A.MKT. MHM.* 442/51. 2 Mayıs 1872; Yine Rus Çar'nın amcası Aleksandır'ın eşi ile Kutsal Yerleri ziyaret etmişlerdir. bkz., *BOA. Y.A.HUS.* 325/21, 20 Nisan 1895.

[962] Melikşah Arslan, *Emperyal Rusya ve Kutsal Topraklara Hac: Rus Ortodoks Köylü Hacılarla Kudüs'e Seyehat (1912)*, s. 63.

[963] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 112.

ROPİT'in *İskenderiye Hatları* faaliyetlerine başladığı yıllardan beri Rus hacıların kutsal toprakları ziyaretinde önemli bir teşvik aracı olmuştu. Kumpanya gemileriyle Rusya, Anadolu, Yunan yarımadasından Yafa Limanı'na varan hacılar daha sonra kervanlar vasıtasıyla Kudüs'e ulaşmaktaydılar[964]. Rus hacılar Rusya'nın iç bölgelerinden Odesa'ya ulaşmak için yine şirketin bir dönem ortaklığını yürüttüğü Odesa demir yolunu kullanmaktaydı. Hükümet bu kutsal ziyaretleri daha uygun haline getirebilmek adına hem ROPİT'e hem de demiryolu şirketlerine önemli miktarda sübvansiyon vermekteydi. Bu durumda hacılar bir yıl boyunca geçerli olabilecek gidiş dönüş biletinin yanı sıra Kudüs'te *Mansurov'un* ön ayak olduğu ve bu sayede Rusların kendi hacılarına destek veren misyon evleri sayesinde bu bölgede bulanan han, pansiyon, hastane, okul ve çarşılardan son derece uygun ücretler karşılığında yararlanabiliyordu[965]. Ayrıca, 1859' da Grandük Konstantin Nikolayeviç ve 1872'de Grandük Nikola'nın hac ziyaretinde bulunması Rus hacıları için çok önemli teşvik aracı olmuştur[966].

İmparatorluk ailesi arasında gelenek haline gelen Kudüs'ü ziyaret II. Aleksandr'ın oğulları tarafından da devam ettirilmiştir. Nitekim Grandük Paul, Grandük Sergey ve Grandük Aleksey de 1881 yılında Kutsal Topraklara bir dizi ziyaret gerçekleştirmiştir. Kumpanyanın İskenderiye Hattı güzergâhı boyunca devam eden bu ziyarette öncelikli adres İstanbul olmuştur. Daha sonra İzmir, Beyrut, Suriye istikametinde bazı noktalar ziyaret edilerek Yafa'ya ulaşmışlardır. Bu bölgede Osmanlı yetkililerince karşılanan Prensler arabayla Kudüs'e doğru yola çıkmışlardır[967].

ROPİT'in, hacıları taşıdığı gemiler konforlarıyla ön plana çıkmaktaydı. Bu durumu şirketin raporlarından ziyade kumpanya gemileri ile hac ziyaretlerinde bulunan hacıların tuttukları notlardan anlamak mümkündür. Nitekim ROPİT'in *Kornilov* vapuruyla 1887 yılı mart ayında Rus seyyah Koptev[968]'in Odesa'dan başlayıp İstanbul ve diğer ara limanlara uğradıktan sonra Yafa 'ya yaptığı yolculukta hac yolculuğuna çıkacaklar için yazdığı eserde şirket hakkında önemli bilgiler edinmek mümkündür. Koptev Odesa'dan bindiği *Kornilov* gemisi hakkındaki ilk izlenimi yolcular için ayrılan bölümlerin küçüklüğüydü. Gemide 1.sınıf 5 yolcu arasında bulunan Koptev yolcu portföylerinden de bahsetmeyi ihmal etmiyordu.

[964] Orlando Figes, *Kırım Son Haçlı Seferi*, s. 31.

[965] Tomas Hummel, "Russian Pilgrims; A Peasant Army Invades Jerusalem", *Jerusalem Quarterly 44*, 2010, s. 40; Orlando Figes, *Kırım Son Haçlı Seferi*, s. 32-33.

[966] Fatih Ünal, "Kudüs Yolcusu A. Koptev'in İstanbul Hatıraları 1887, *TAD*, C.34, S. 57, Ankara 2015, s. 161.

[967] *BOA. Y.PRK. TŞF.* 1/43, 1 Temmuz 1881.

[968] Ayrıntılı bilgi için Bkz., Fatih Ünal, a.g.m., ss.159-198.

Zira Koptev'in yol arkadaşları arasında önemli bürokratların yanı sıra muhtelif ülkelerden vatandaşlar da mevcuttu. Vapurun eski olduğunu belirten Koptev buna karşın uzun bir yolculuk için oldukça geniş ve ferahlığı ile öne çıktığını ayrıca kendisinin oturduğu kamaranın oldukça rahat olduğundan bahsetmektedir[969]. Yolculuk boyunca gemiden memnun kalan Koptev Yafa'ya ulaştığında gemi iskeleden biraz uzakta demirler. Yolcuların yerel kayıkçılarla anlaşarak kıyıya geçmesine engel olan gemi kaptanı Yafa vis-konsolosu ve şirket acentesi şirket kayıklarıyla yolcuları iskeleye aktarır[970]. Acentenin böyle bir yola gitmesinin nedeni bu esnada teşkilatlı ve örgütlü bir yapıda olan mavnacı ve kayıkçı esnafı arasındaki kıyasıya rekabettir. Şirket acentelerinin genellikle anlaşmalı olduğu mavnacı ve sandalcı esnafı vardır. Ya da bir miktar kayık satın alma yoluna giden acenteler kendi yolcu ve emtialarını bunlar aracılığıyla limana nakleder. Şirketlerin neden bu yönde girişimde yaptıklarını aynı hat üzerinde vapurla seyahat yapan Yusuf Akçura'nın mavnacılarla yaşadığı sorunları dile getirmesinde de anlamak mümkündür. Zira Akçura vapurdan inmeden önce bir kayıkçı ile anlaşmıştır. Fakat iş kuvveden fiiliyata geçtiğinde kayıkçı kendisinden iki kat para talep etmiştir. Aralarında yaşanan münakaşa neticesinde limanda bekleyen polisten yardım isteyen Akçura, polisin kendisine yardım edemeyeceğini iletmesi neticesinde nasıl bir organizasyon içerisinde olduğu anlamıştır. Zira Osmanlı merkezi otoritesinin oldukça zayıfladığı bu bölgelerde düzensizlik içerisinde bir düzen kurulmuştur[971].

Rusya adına Osmanlı Devleti'nde posta sevkiyatını yürüten ROPİT, birçok muhtelif yasaklı yayının getirilmesi dışında Rus politikalarına hizmet eden bazı yayınları da Osmanlı topraklarına sokmaktaydı. Posta taşımacılığı başlığında da bahsettiğimiz gibi Bilhassa Ruslar hacılar için kutsal bir hüviyeti olan Aynoroz'da bu gibi durumlara sıkça rastlanılmaktaydı[972]. Zaten bu bölgeye hiçbir buharlı vapur şirketi uğramazken ROPİT gemilerinin sefer düzenlemeye başlaması Osmanlı Devleti'nin dikkatinden kaçmamıştır. Hatta Rus hükümetince kumpanya gemilerine ekstra sübvansiyon sağlanması şüpheyle karşılanmıştır. Nitekim yapılan takipler neticesinde Aynoroz'da bulunan Rus nüfusu burada görev yapan papazlar aracılığı ile örgütleme yoluna gittiği anlaşılmıştır[973]. Bu nedenle Osmanlı yönetimince ROPİT'in bu hat üzerinde sefer yapmasının ve postahane hizmetin-

[969] A. Koptev, *Vospominanıe o Poezdke v Konstantinopol, Kair i Ierusalim v 1887 Godu*, S. Peterburg 1888. s.1.

[970] A. Koptev, *a.g.e.*,s. 83.

[971] Yusuf Akçura, *Suriye ve Filistin Mektupları*, Ötüken Yay., İstanbul 2016, s. 29.

[972] *BOA. TFR. I.SL.* 99/9852, 15 Mart 1906.

[973] *BOA. Y.PRK. ZB.* 11/117, 14 Temmuz 1893.

de bulunmasının sakıncalı olduğu dile getirilmiştir[974]. Fakat şirket bu hat üzerinden faaliyetlerini yürütmekte kalmayıp aynı zamanda sakıncalı yayınların taşınmasına da aracılık etmiştir[975]. Bu durum Rus hükümetinin ve siyasetinin ROPİT üzerinde ne derece etkin olduğunun kanıtıydı. Aynı zamanda şirketin de her ne kadar liberal olsa da faaliyetlerinin Rus hükümeti tarafından sınırlandırıldığını göstermektedir. Zira bu limanda ticari kaygılardan ziyade siyasi ve dini kaygılar ön plana çıkmaktadır.

Sonuç olarak XIX. yüzyılda buharlı teknoloji ile beraber daha güvenli ve hızlı hale gelen uzun menzilli yolculuklar sayesinde hac seyahatlerinde gözle görülür bir artış olmuştur. Bu artışla beraber Rusya'nın Kutsal Topraklardaki saygınlığının artması din ve siyasetin birbirini amaçsal ve araçsal olarak tamamladığı yeni siyasi eğilimi de beraberinde getirmiştir. Böylece Rusya'nın Balkanlar'daki Slavlara yönelik yürüttüğü politikalar dışında Osmanlı Devleti'nin doğusunda yaşayan Ortodokslara yönelik *Pan-Ortodosk* siyasetin uygulanmasında yeni, çağdaş argümanlar kullanılmaya ve geliştirilmeye başlanmıştır. Bu politikalar Kudüs'e gönderilen *Mansurov*'un çabaları ile hayat bulmaya başlarken ROPİT'in bu bölgelere yapılan seferlerinin devlet tarafından sübvanse edilmesi bu örgütlenmenin başarıya ulaşmasında önemli bir araç olmuştur. Nitekim Rusya'nın en uç noktalarından gelen bir Rus hacısının sübvanse edilmiş demiryolları ve ROPİT'in en güvenli ve konforlu gemileri ile Kudüs'e kadar sevki Rus siyasi amaçlarının gerçekleşmesinde devlet organizasyonlarını yansıtmaktadır[976]. Zira bu organizasyon dini gayesini yerine getirmek için haftalarca yol giden bir Ortodoks hacının birkaç gün içerisinde hedeflerine ulaşmasını sağlamıştır. Dolayısıyla yol boyunca yaşanan birçok hacının ölümüne yol açan hastalıklar ve çeşitli tehditler vapur seyahatiyle en aza indirgenmiştir. Nitekim eskiye nazaran oldukça kısalan ve kolaylaşan bu yolculuk sonucunda oluşan şükran hissi Ortodoks dünyasını birbirine yakınlaştırmıştır. Ayrıca vapur şirketi aracılığı ile Rus Çarlığının merkezi ile Ortodoksluğun dini merkezi arasındaki mesafe kısalmış böylece iki yer arasındaki ilişki önemli derecede güç kazanmıştır.

D. Vapur Kazaları ve Hukuki Meseleler

Rus Vapur ve Ticaret Kumpanya'sının kuruluş aşamasında yaşadığı en temel problemlerden biri vapurlarda çalıştıracağı tecrübeli iş gücünün yetersizliğiydi.

BOA. DH. MKT. 1846/116, 4 Temmuz 1891.

BOA. DH. MKT. 1887/96, 10 Kasım 1891; BOA HR. HMŞ. İŞO. 62/26, 6 Mayıs 1901.

[976] Celal Öney, "Misyoner Örgütlerin Rekabet Sahnesi Filistin" *Tarih Okulu Dergisi*, Eylül 3013, S. XV, s. 332; Melikşah Arslan, *a.g.t.*, s. 9; Orlando Figes, *Kırım Son Haçlı Seferi*, s. 32-38.

Nitekim şirketin bu noktada tecrübeli kaptan ve tayfalara sahip olmaması faaliyetlerinin ilk dönemlerinden başlayarak çeşitleri kazalara karışmasına sebebiyet vermiştir. Hatta şirket ilk dönemlerinde o kadar fazla kazaya karışıyordu ki bu durum şirket hissedarları arasında hararetli tartışmaların yaşanmasına neden olmuştur. Bu nedenle şirket 1862 yılında gemi kayıplarındaki zararı en aza indirgemek için kar payından kesintiler yaparak sigorta fonu kurmuştur[977].

Kumpanyanın sigorta fonunun sermayesi 1 milyon ruble olarak belirlenmişti. 1891 yılı yenilenen şirket tüzüğünde yürürlükte olan sigorta sermayesinin boyutu ve oluşturulma yöntemi önemli derece değiştirildi. Bu sermayenin esas büyüklüğü daha önceki gibi bir milyon ruble seviyesinde korundu. Bu miktarın 500 bin rublesi kumpanya gemileri ile taşınan malların sigortası için tahsis edilecek ve her zaman kumpanyanın cari gelirlerinden bu miktarın tamamlanması için aktarım yapılacaktı. Sigorta sermayesinin aynı miktardaki diğer kısmı, gemilerden herhangi birinin batması ve kaza olması durumunda tamir için tahsis edilecekti. Eğer herhangi bir sene, sigorta sermayesinin bu ikinci kısmı ona havale edilecek bütün masrafları karşılamak için yetersiz olursa, eksik kalan miktar şirketin ihtiyat akçesinden karşılanacaktı[978].

Şirketin 1862 yılında sigorta sermayesi oluşturmasındaki tetikleyici unsurlardan biri aynı yıl Marmara Denizi'nde yaşadığı ilk trajik kazasıydı[979]. ROPİT'e ait *Kolhida* vapuru kaptan İvanov yönetiminde 8 Mart akşam saat 5'te İstanbul'dan çıkarak Selanik seferini gerçekleştirmek üzere Marmara'ya açılmıştır. Vapur normal seyrinde ilerlerken Marmara Denizi açıklarında İngiliz gemisi *Laconia* ile çatışmıştır.[980]. Bu çarpışma neticesinde *Kolhida* beş dakika içerisinde batmıştır. Şirketin 2 süvarisi olmak üzere 20 mürettebatı ve 30 kadar yolcusu hayatını kaybetmiştir. Kaza sonucunda iki gemide de büyük kayıplar oluşmasından dolayı olay mahkemeye intikal etmiştir[981]. Osmanlı sularında iki yabancı şirketin karıştığı bu türden kazalar genellikle konsolosluk mahkemelerince görülmekteydi. Taraflar

Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 76.

Ayrıca 1891 tüzüğünde kumpanyanın her sene özel bir fona en az 40 bin ruble zorunlu kesinti yapılması kararlaştırıldı. Bu fon, kumpanya çalışanlarının geleceğini garantilemek için kullanılacaktı. bkz., *Ustav 1891.*

[979] Aslında şirket Osmanlı topraklarında faaliyet başladığı 1857 yılında bir kazaya karışmış bir vapuru batmıştır. bkz., BOA. HR. MKT. 195/79, 27 Temmuz 1857; BOA. HR. MKT. 202/65, 19 Ağustos 1857.

[980] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*, s. 21-22.

[981] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god*, s. 20-22.

mahkeme kararına itiraz edebiliyor ve uluslararası mahkemelere davayı taşıyabiliyorlardı[982]. Zira Osmanlı ve Rusya arasında 1783 yılında yapılmış olan ticaret antlaşmasının 58. maddesinde de Rus tüccarları ile diğer ecnebi tüccarlar arasındaki davaların, tarafların rızası durumunda elçilikler tarafından yapılabileceği beyan edilmiştir[983]. Fakat konsoloslar, resmi bir zeminde görülmeyen, bu türden davalara iş yoğunluğundan dolayı bakmak istemiyorlardı. Zaten şifahen görüşülüp karara bağlanan davalar tarafların itiraz etmesi sonucu liman reisinin başkanlığında toplanan *karma meclislerde* görülmekteydi[984]. Ayrıca farklı ecnebi devletler arasındaki davaya 1847 yılında kurulmuş olan ve yabancı temsilcilerin de bulunduğu Ticaret Mahkemeleri de bakmaktaydı[985]. Nitekim İngiltere İstanbul konsolosunun başvurusu sonuncunda neticelendirilen davada ROPİT yüklü bir miktarda meblağı İngiliz vapuru *Locania'nın* sahibine ödemek zorunda kalmıştır[986]. Şirket bu olayı atlatamadan aynı yılın Aralık ayında Novorossiysk dolaylarında bir kazaya daha karışmıştır. ROPİT'e ait *Orest* vapuru karaya oturmuş gemi tayfası ve yolcuların bir kısmı yerleşim merkezi bulma umuduyla kıyıya yüzmüştür. Fakat kurtarma ekipleri geldiğinde onlardan 30 kadarını donmuş olarak bulmuşlardır[987].

ROPİT gemilerinin kazaya karıştığı olaylar ekseriyetle Boğazlarda yaşanmaktaydı. Bunun en önemli sebeplerinden biri Boğazlardaki trafik yoğunluğu ve boğaz yönünde güçlü akıntı ve rüzgârların olmasıydı[988]. Nitekim 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Boğazlarda buharlı vapur trafiğinin de hayli artması kazaların kaçınılmaz bir hal almasına neden oldu. 1872 yılı Mayıs ayında ROPİT'e ait *Kornilov* vapuru bu akıntılara kapılarak kayalıklara çarpmış ve büyük bir yara

[982] Ekrem Buğra Ekinci, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri", *Ankara Barosu Dergisi*, s. 70-71.

[983] *Rusya konsolosları ve tâcirleri, sair Hıristiyan bir kimsenin konsolos ve tâcirleriyle ihtilafları oldukda eğer tarafların rızası olur ise Osmanlı Devleti'nde oturan Rusya Elçisinin yanında davalarını görebilirler. Eğer iki taraf dahi davalarının Osmanlı Devleti'nin valilerinden, kâdılar, subaylar ve gümrükçülerinden görülmesine tâlip olmazsa iki tarafın rızaları olmadıkça vali ve diğerleri işlerine müdahale etmeyeler* bkz., *Muâhedat Mecmûası*, III, s. 284-319.

[984] Belkıs Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara 2006, s. 181.

[985] Belkıs Konan, *a.g.t.*, 182-183.

[986] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1860 god*, 22.

[987] M.N. Barışnikov, a.g.m., s.118.

[988] Süleyman Faruk Göncüoğlu, "Dünyanın En Zorlu Su Yolu: Boğaziçi'nin Vapurlar ile Mücadelesi" *İskeleye Yanaşan, Denizler, Gemiler, Denizciler*, Derleyenler, Orhan Berent, Murat Koraltürk, İletişim Yay., İstanbul 2013, s. 98-100.

almıştır. Bu vapur civardan geçmekte olan yine Rus şirketine ait *Nahimov* vapuru tarafından kurtarılarak İstanbul'a götürülmüş ve orada Rusya'nın İstanbul elçisi N. P. İgnatiyev'in girişimleri ile Osmanlı hükümeti tarafından kumpanyaya tahsis edilen devlet tersanesinde tamir edilmiştir[989]. Zira Osmanlı ve Rusya arasında yapılan 1783 yılındaki Ticaret Antlaşmasının 4. 5. ve 9. maddelerinde Osmanlı sularında kazaya uğrayan Rus gemilerine yardım edilmesi hususunda gerekli ihtimamın gösterilmesi belirtilmekteydi.[990]. Aynı yıl yine İstanbul Boğazı'nda kaptan Tomoviç yönetimindeki *Moguçiy* vapuru İstanbul seferini tamamlamak üzereyken güçlü bir akıntıya kapılarak Mesajeri Maritim Kumpanyasına ait *Saintonge* adlı vapura çarpmıştır. Bu kaza neticesinde iki şirket tarafından gönderilen bilirkişiler aralarında anlaşmış ve olay mahkemeye intikal etmemiştir. Yapılan incelemeler neticesinde de ROPİT, Mesajeri şirketine 17.200 frank ödeme yapmıştır[991].

[989] Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 142-143.

[990] *"4. Madde, 1774 Tarihli Kaynarca sulh antlaşmasından beri Rusya halkı ürünleri ile ve bazen dahi gemiler ile ticaret edip antlaşmanın varlığına istinaden Osmanlı memleketlerinin şehir ve limanlarına girip çıkabilmeleriyle Osmanlı Devleti taahhüt eder ki, açık denizlerde yardıma muhtaç duruma düşen gemilerine yakın bulunan (Beylik gemileri)nden vesairden yardım edilip kezâlik bu gemiler personeli Rusyalı kazazedelerin yardımında kusur eylemeyeler. Ve ilgili kişilere gereken zahireyi dahi parasıyla alıvermede yardımcı olmaları. Eğer fırtınanın şiddetinden gemileri karaya oturur ise valiler, kadılar vesair ilgililer onlara yardımcı olup kazaya uğrayan gemiden kurtarılan bilcümle emvâl ve eşyaları kendilerine teslim edeler. Kezâlik bilmukabele Rusya devleti tarafından dahi taahhüt olunur ki, kendi (Beylik gemileri)nden vesairden Osmanlı Devleti'nin gemilerine yardım ve halkı hakkında işbu maddede Rusya halkı hakkında karar bulan hususlara riayet oluna 5. Madde; Eğer kazaen Rusya gemileri Osmanlı memleketleri sahillerine düşerse devlet tarafından eşyalarının aranması ve kazaya uğrayan gemilerin tamiri hususunda gereken yardımları yapıp geminin kurtarılmasından sonra gereken yere nakli için başka bir gemiye yüklenen emtiadan mâdem ki, önceki yerde satılmayalar bir türlü rusûm ve vergi talep olunmaya. Ve bilmukabele Rusya devleti tarafından taahhüt olunur ki, eğer Osmanlı gemilerinden biri bir nevî kazaya uğrayıp veyahut batar ise yardımcı olunup aleltlak Osmanlı Devleti'nin ticaret eden kimseleri hakkında gereken ihtimam gösterile. 9. Madde; Rusya gemilerinin kaptanları veyahut sahipleri gemilerini kalafat ve yağlamak ve tâmir etmek gerektiğinde Osmanlı Devleti'nin bilcümle şehirlerinde ve kal'alerinde ve limanlarında ilgililer tarafından gereken yağ, zift, Katrân, amele ve alât miktarının parası karşılığında verilmesine engel olunmayacağından gayrı imkân oldukça dahi yardımcı oluna. Ve eğer kaza sonucu Rus gemisinin makinelerine zarar gelirse yeniden teçhizi için gereken lengerler, yelkenler vesair kerestelerin satın alınmasına mezun olup bu babda hediye talep olunmaya . Rusya bayrağı altında olan gemiler bir iskelede bulunduklarında ilgili bütün vergi memurları tarafından içlerinde bulunan yolculardan cizye tahsil etmek bahanesiyle tutuklanmayıp hemen gitmek istedikleri yerlere götürüleler. Ve eğer içlerinde Osmanlı Devleti halkından bulunur ise, bunlar gidecekleri yere vardıklarında sözü geçen vergiyi vereler. Buna karşılık da Rusya'da da Osmanlı gemilerine yardımcı olunup parası ile yağ, zift, Katrân, amele ve alât; kaza vukuunda geminin teçhizine gereken lenger ve yelkenler ve kereste kolaylıkla tedarik edile".* bkz., *Muâhedat Mecmûası*, III, s. 284-319.

[991] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1872 god*, s. 11.

Boğazlar'da kazaların bu denli artması Osmanlı hükümetini de harekete geçirmiş ve böylece deniz kazalarını en aza indirmek için boğazlardan geçecek vapurlara bölgedeki seyir koşullarını iyi bilen ve Liman Dairesi'nin onayını almış kılavuz kaptan bulundurma zorunluluğu getirilmiştir[992]. Ayrıca Osmanlı sularında batan, karaya oturan veyahut arızalanarak seyrisefer yapamayacak duruma düşmüş gemilere yardım edilmesi için *Tahlisiye İdaresi* kurulmuştur. Bu türden kuruluşu Osmanlı hükümetinin tek başına karşılaması zor olacağından dolayı bu hizmetten yararlanacak olan gemilerden vergi alma yoluna gidilmiştir.

Kazaların sebeplerinden birisi de vapurlar arasında yaşanan rekabetlerdir. Zira aynı güzergâhlarda sefer yapan buharlılar bu rekabet dolayısıyla sık sık yarışmaktaydılar. Fakat bu yarışlar bazı zamanlar kazayla sonuçlanıyordu. Zira 1860 yılında Sünne boğazı açıklarında ROPİT'e ait buharlı ile yarışa tutuşan Mesajeri vapuru Osmanlı bandıralı bir gemiye çarparak batmasına neden olmuştur[993]. Bir başka olayda ise Rus kumpanyasına ait *Azof* vapuru Mesajeri'ye ait vapura çarparak batırmıştır[994]. Şirket raporları incelendiğinde ROPİT vapurlarının senede ortalama en az 5 kazaya karıştığı tespit edilmektedir. Fakat bu kazaların çoğunluğu kötü hava şartları veya ihmalkârlıktan kaynaklanan küçük olaylardan oluşmaktaydı.

Osmanlı topraklarında uluslararası ticaretin artması ve münasebetlerde yaşanan hukuki anlaşmazlıklar tanzim ve yeni tesis edilen mahkemelerdeki uygulama esaslarında değişime gidilmesini zorunlu kıldı. İlk olarak 1801 yılında Gümrük Emini başkanlığında görülen ticaret davaları daha sonra 1839 yılında ticaret nezaretine bağlandı[995]. Bunun akabinde 1840'da ticaret nezaretine bağlı olarak işleyen ve ticaret nazırının başkanlığında yerli ve ecnebi üyelerin oluşturduğu *karma ticaret komisyonu* da diyebileceğiz ticaret mahkemeleri kuruldu[996]. Aynı zamanda 1840'lı yıllarda yabancılar ve Osmanlılar arasındaki deniz ticareti davaları bakılması için *liman odası* kurulmuştu. Fakat *Ticaret Mahkemeleri* yabancılar tarafından

Derya Geçili "Osmanlı Devleti'inde Boğazlarda Klavuz Kaptanlık" *KTÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 13, Haziran 2017, s. 112.

[993] Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 328-329.

[994] *BOA. BEO.* 2458/184309, 5 Kasım 1904.

Ekrem Buğra Ekinci, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri", s. 66.

[996] Bu mahkemelerdeki yetki ticaretle sınırlı kalmadı, aynı zamanda sivil sorunların çözümünde de yetkili oldu. Davacı veya yetkili kıldığı kişinin açtığı davanın sonucu hakemsi bir karaktere sahip olan kararlarla neticelenirdi. İstanbul karma mahkemesinin aldığı kararlar bu mahkemede temyize götürülebilirdi. bkz., Paul Dislere, *Droit et Devoirs des Français dans les Pays D'Orient et Extreme-Orient*, Paris 1893, s. 89.

ekseriyetle tercih edilmekteydi. Bunun en önemli sebeplerinden biri Batı normlarında kurulmasına gayret edilen *Ticaret Mahkemelerinin* kararlarının daha çok yabancılar lehine sonuçlanmasıydı. Zira bu mahkemenin üyeleri arasında hem İstanbul'da ikamet eden yabancı tüccarlar hem de Avrupa tüccarların yer alması bu kararlarda etkiliydi[997]. Lakin bu mahkemelerin belli bir mevzuattan yoksun olması sağlıklı kararların verilmesine engel oluyordu. Bu nedenle 1850'de Fransız Ticaret Kanunun 1. ve 2. bölümü esas alınarak oluşturulan *Kanunname-i Ticaret-i Berriye* yürürlüğe girdi. 1861 yılında ise ticari davalardaki usullerin belirlendiği *Usul-i Muhakeme-i Ticaret Nizamnamesi* çıkarıldı. Bunu 1863 muhtelif denizci ülkelerin hukukların derlenerek oluşturulan *Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi* izledi[998]. 1875'teki Adalet Fermanı ile bütün ticaret mahkemeleri Adliye Nezaretine devredildi ve durum 1914'te kapitülasyonların kaldırılmasına değin devam etti [999].

Yabancı vapur nakliyat şirketleri arasında yaşanan bu kazalardan ziyade ROPİT, Osmanlı tebaasına ait vapurlarla da çeşitli kazalar yapmıştır. Nitekim ROPİT'e ait *Vladimir* gemisi ile Osmanlı bandıralı *Ceylan-ı Bahri* adlı vapur arasında yaşanan kaza ve ardından yaşanan hadiseler dikkate değerdir. 1867 yılında Yunan adası açıklarında gerçekleşen bu kazada Osmanlı bandıralı *Ceylan-ı Bahri* adlı yelkenli gemi normal seyrinde ilerlerken Rus kumpanyasına ait *Vladimir* adlı vapur Osmanlı yelkenlisinin direğine çarparak batmasına sebebiyet vermiştir. Bu kaza sonrası *Ceylan-Bahrinin* sahipleri Mustafa ve Bekir Beyler hasar ve ziyanlarının ROPİT tarafından karşılanmasını istemişlerdir. Nitekim hem hasar tespiti hem de kazada kimin suçlu olduğunun belirlenmesi için taraflar bilirkişi raporlarına göre hareket etmeye karar vermişlerdir. Lakin bilirkişi olarak tayin edilen bahriye albaylarından Arif Bey ve Avusturya kumpanyası müdürü Tefkoviç'in raporlarında tutarsızlık tespit edilmesinden dolayı bir üçüncü bilirkişiye gerek duyulmuştur. Fakat üçüncü bilirkişi olarak görevlendirilen Mösyö Odikos'un ROPİT aleyhine rapor vermesi işleri karıştırmıştır. Rus kumpanyası yetkilileri Mösyö Odikos'un deniz ilmine hâkim olmadığını iddiada ederek önce adliye nezaretinde görülen dava ticaret mahkemesine taşınmıştır[1000].

1883 yılına kadar 16 yıl uzayan bu dava ticaret mahkemesi tarafından atanan bilirkişiler tarafından yeniden görülmeye başlanmıştır. Fakat olayın ticaret mahkemesine taşınması ROPİT vapurunun bu işten kurtulmasını sağlamamıştır.

[997] Belkıs Konan, *a.g.t.*, s. 177-183.

[998] Zafer Toprak, *Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918*, Doğan Kitap, İstanbul 2012, s. 127-128.

[999] Ekrem Buğra Ekinci, a.g.m., s. 66.

[1000] *BOA. HR. HMŞ. İŞO.* 160/44, 31 Aralık 1876.

Çünkü bu mahkemedeki bilirkişilerin raporlarında *Vladimir* vapurunun tamamıyla hatalı olduğu deniz ticareti yasasının 7. maddesine göre bir yelkenli geminin güzergâhına giren buharlı vapurun yelkenliye göre daha fazla hareket ve manevra kabiliyetine sahip olduğu için yol vermesi gerektiği belirtilmiştir. Hatta herkesçe bilinen bu kuralın *Vladimir* vapurunun kaptanı tarafından dikkate alınmaması şaşkınlıkla karşılanmıştır. Ayrıca yine aynı ticaret yasasının 21. maddesine göre de buharlı gemilerin bu gibi durumlarda yelkenlilere öncelik vermesinin altı çizilmiştir. Bilirkişilerin Rus vapurlarının bu gibi olaylara diğer şirketlere nazaran daha fazla karıştığını belirtmesi de dikkat çekici bir hususdur[1001].

Yabancı vapurlarla Osmanlı vapurları arasındaki kazalar ticaret mahkemelerinde görüldüğü gibi bazı durumlarda *Liman Odası'na* da intikal ettiği görülmektedir. Zira 1857 yılında Rus kumpanyasına ait vapur Osmanlı bandıralı bir gemiyle çarparak batırmıştır[1002]. Bu kazada tarafların şikâyetçi olmasından dolayı olay Liman Odası'nda görüşülmeye başlanmıştır[1003].

19. yüzyılda Osmanlının Rusya ile giriştiği savaşlarda başarısız olması bilhassa Karadeniz'den Osmanlı topraklarına yoğun bir göç dalgası yaşanmasına sebebiyet vermiştir[1004]. Bu yoğunluk özellikle çağın en gelişmiş taşıma aracı olan buharlı vapurlar için bir fırsata dönüşmüştür. Hatta bu taşımacılığı üstlenen buharlı vapur şirketleri daha fazla kazanç elde etmek için güverte yolcusu (4.sınıf) kapasitelerinde değişikliklere gitmiştir. Vapur kumpanyalarının bu pazardan olabildiğince daha fazla pay edebilmek için seferlerini sıklaştırmaları ve hızlı hareket etmeleri haliyle beraberinde kazaları da kaçınılmaz kılmıştır. Zira Rus kumpanyasına ait kaptan Neyman yönetimindeki *Vesta* vapuru 3 Kasım 1887 yılında Kafkasya'dan Samsun'a göçmen taşımış ve zaman kaybetmemek için bir diğer göçmen kafilesini almak için yola çıkmıştır[1005]. Lakin Samsun'dan hareketle Odesa'ya giden vapurdan ve içerisindeki 34 mürettebattan haber alınamamıştır[1006].

Kafkasların Karadeniz sahillerinde o kadar çok göçmen birikmişti ki bunların taşınmasında büyük vapur kumpanyaları dışında sandal, kayık ve benzeri

[1001] *BOA. HR. TO.* 526/95. 02 Mart 1883.

[1002] *BOA. HR. MKT.* 195/79. 27 Haziran 1857.

[1003] *BOA. HR. MKT.* 202/65. 19 Ağustos 1857.

[1004] Kırım Savaşı ve 93 Harbi sonrası Osmanlı Devleti'ne yapılan göçler için bkz., Nedim İpek, *İmparatorluktan Devlete Göçler*, Serander Yay., Trabzon 2006. ss. 27-66.

[1005] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*, s. 24; Ilovayskiy, *a.g.e.*, s. 225.

[1006] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva İ Torgovli za 1887 god*, s. 15.

vasıtalarla da taşımacılık yapılıyordu[1007]. Fakat bu türden deniz taşımacılığında beklenmedik kazalar sık sık yaşanmaktaydı[1008]. Zira 1864 yılında Tuna'dan Sinop'a Çerkez göçmenleri taşımakta olan iki Osmanlı bandıralı gemi fırtınaya yakalanarak yollarını kaybetmişlerdir. Karadeniz'de 15 gün boyunca dolaşan bu gemiler Batum'da karaya oturmuşlardır. Bu güzergâhtan geçmekte olan Rus kumpanyasına ait Starçaba adlı vapur bu gemilerin yardımına gitmiş ve donmak üzere olan yolcuları kurtarmıştır. Rus şirketi kaptanına bu yardımlarından dolayı Osmanlı hükümeti tarafından nişan verilmiştir[1009]. Benzer bir hadise 1890 yılında da gerçekleşmiş Bartın'a gitmekte olan Osmanlı bandıralı gemi fırtınaya tutularak 6 gün boyunca denizde mahsur kalmış, bu esnada Rus kumpanyasına ait *Nahimov* vapuru imdadına yetişerek Osmanlı gemisinin güvenli bir limana ulaşmasını sağlamıştır[1010]. Aynı yıl Osmanlı bandıralı birik tarzı yelkenli Antalya civarlarında tehlike arz eden bir vaziyetteyken kaptan Markakof yönetimindeki ROPİT'e ait *Ropya* buharlısı bu yelkenlinin yardımına yetişmiştir. Kaptan Markakof yaptığı yardımlardan dolayı Osmanlı tarafından nişan verilerek ödüllendirilmiştir[1011]. Osmanlı tarafından Rus kumpanyası kaptanlarına benzer hadiselerden dolayı birçok defa nişan verilmiştir[1012].

Buharlı vapur kumpanyaları arasında kıyasıya bir rekabet söz konusu olsa da seyahatleri boyunca karşılaştıkları zor durumlarda bir birbirlerine yardımcı olmaktaydılar. Hatta bu durum Ecnebi ve Osmanlı kumpanyaları arasında da yaşanmaktaydı. Nitekim 20 Mart 1889 yılında ROPİT'e ait *Nahimov* buharlısı Mersin'den İskenderiye'ye gitmek üzere 3 saat kadar yol aldıktan sonra kaza yaparak arızalanmıştır. Fakat bu sırada aynı güzergâhta seyir halinde olan Osmanlı İdare-i Mahsusa şirketine ait *Arslan* adlı yelkenli vapur Rus kumpanyasının yardımına yetişmiştir. *Nahimov* vapurundaki 30 1. sınıf 300 kadar güverte yolcusu ve gemi içerisindeki taze meyve yükü Osmanlı kumpanyasına aktarılarak İskenderiye'ye ulaşmasını sağlanmıştır. ROPİT yöneticileri Osmanlı kumpanyasının bu hizmeti karşılığında 400 lira ödeme yapmıştır. Ayrıca yardımlarından dolayı *Arslan* yelkenlisinin kaptanı Hüseyin beyi de ödüllendirmişlerdir[1013].

[1007] Nedim İpek, *İmparatorluktan Devlete Göçler*, s.41.

[1008] Necmettin Aygün, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisne Bakış*, C. I, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınlaı, Ankara 2016, s.51.

[1009] *BOA. İHR.* 205/11799, 3 Şubat 1864.

[1010] *BOA İHR.* 317/20421, 5 Haziran 1890.

[1011] *BOA. İHR.* 319/20523, 7 Eylül 1890.

[1012] *BOA. İHR.* 291/18295, 11 Eylül 1883; *BOA. İHR.* 1130/88274, 11 Nisan 1889, *BOA. İ.DH.* 1222/95626, 30 Mart 1891; *BOA. İ.DH*, 1223/95742, 30 Mart 1891; *BOA. HR. MKT.* 330/55, 27 Mart 1860.

[1013] *Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1889 god*, s.

Osmanlı ve Rus kumpanyası arasında yaşanan başka bir hadise ise neredeyse iki ülke arasındaki ilişkilerin gerilmesine sebebiyet vermiştir. 1895 yılında karaya oturmuş bir Osmanlı gemisinin yardımına gitmek için hazırlık yapan ROPİT'e ait *Kornilov* vapuru, Trablus Limanı'nda gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra limandan ayrılmak için harekete geçmiş. Fakat bu esnada iskele müdürü Mustafa Efendi *Kornilov* vapuru ve içerisinde bulunan kayıklarda Rus bayrağı olduğundan dolayı iskeleden ayrılmasına izin vermemiştir. Dolayısıyla Rus kumpanyası vapuru Osmanlı gemisinin imdadına yetişememiştir. Kumpanya müdürünün şiddetle protesto ettiği bu olay Rus konsolosluğuna iletilerek Trablusşam iskele müdürü Mustafa Efendi'den şikâyetçi olunmuştur. Yapılan tahkikatlar sonucunda iskele müdürü görevinden azl edilmiştir[1014].

ROPİT Osmanlı sularında yarım asırdan fazla faaliyette bulunmuştur. Bu süre zarfında sayısız kazaya karışmıştır. Şirketin kalifiye personele sahip olmaması, daha fazla kazaya karışmasına neden olmuştur. Bu nedenle kumpanya yönetimi hem gemilerin tamiri hem de bu alanda kalifiye personel yetiştirmek için 1858 yılında Petersburg'dan 95 kadar personelini Avrupa'nın çeşitli ülkelerine göndermiştir. Ayrıca Rusya'nın muhtelif bölgelerindeki okullardan şirket gemilerinde uygulamalı eğitim verilmek üzere 16 kadar öğrenci istihdam edilmiştir[1015]. Nitekim kumpanyanın bu çabaları ileride sonuçlarını göstererek şirketin ilk dönemki kazalardaki kötü şöhretini en aza indirgemiştir.

11-12.

[1014] *BOA. BEO.* 632/47362. 30 Nisan 1895.

[1015] W. E. Mosse, a.g.m., s 42-43.

SONUÇ

Amerikalı deniz tarihçisi Alfred T. Mahan, dünya hâkimiyeti ve siyasetinde söz sahibi olmak isteyen her devletin, öncelikle denizlerde hâkim olmasının son derece önemli olduğunu söyler. *"Denizleri olmayan devletler ne kadar gücü olursa olsun gerilemeye ve yıkılmaya mahkûmdurlar"*[1016]. Mahan'ın bu ifadeleri 19. yüzyılda birçok Avrupalı tarihçinin ve siyasetçinin dillerinden düşürmedikleri çıkarımlardı. Rus Çarı I. Petro da henüz denizlere sınırı olmayan modern Rusya'yı inşa sürecinde denizlere inebilmenin ve hâkim olmanın yollarını aradı ve haleflerine ona yönelik hedefler koydu. Ancak denizlere açılmak, her çağ için teknoloji, bilgi birikimi ve vasıflı iş gücüne sahip olmayı gerektirmekteydi. Bu nedenle tarih boyunca kurulmuş pek çok medeniyet, çağındaki teknolojik gelişmeleri yakalamak ve bunu çağının ötesine taşımak için durmaksızın araştırmalar yapmak zorunda kalmıştır.

19. yüzyıl tam da bu noktada insanoğlunun birçok icat ve keşif yaptığı bir yüzyıl oldu. Buhar makinasının icadı ve onun kara, deniz ve endüstriye uyarlanması yeni bir devrim sürecini başlattı. Bu süreç geçmişten bu yana yaşanan en büyük devrim mahiyetinde oldu. İnsanlık tarihine yeni kapılar ve ufuklar açtı. Endüstri Devrimine ulaşan Batılı devletler zamanı daha da tasarruflu kullanabilmenin yollarını aradılar. Buhar gücünün keşfi, Batılı devletlere ve ekonomilerine hiç olmadığı kadar büyük imkânlar sundu. Buhar teknolojisi üzerine kurulan vapur nakliyat kumpanyaları, demiryolu kumpanyaları, kara taşımacılık kumpanyaları, öncelikle Avrupa kıtasını kendi içerisinde birbirine bağladı, daha sonra bu gelişme Avrupa'dan Osmanlı coğrafyasına, deniz aşırı ülkelere ve sömürgelere yayıldı. Coğrafi Keşiflerle başlayan Sanayi Devrimi ile birlikte hızlanan sömürgecilik yarışı, endüstri çağının ürünü olan buharlı teknolojisinin kara ve deniz taşıtlarına uygulanmasıyla çok geniş coğrafyalara yayıldı. Buharlı teknolojisinin ortaya çıkardığı küreselleşme ile birlikte yeryüzünün büyük bir kısmı ya küresel kapitalizmin sömürgesi yahut Osmanlı örneğinde olduğu gibi çevre statüsünde olarak kapitalizme eklemlendi.

Her biri tabi oldukları devletlerin gücünün birer sembolü olan vapur nakliyat kumpanyaları denizlerdeki gücün, demiryolu nakliyat kumpanyaları da karadaki

[1016] Alfred Thayer Mahan, *Tarihin Akışı Üzerinde Deniz Gücünün Etkisi*, Matris Yay., İstanbul 2003.

gücün tamamlayıcısı oldu. Bu modern ticaret araçları bitmek-tükenmek bilmeden durmaksızın Batı endüstriyel ürünlerini dünya pazarına sunarken, yeryüzünde ulaşabildikleri kadar yeraltı ve yerüstü kaynaklarını Avrupa metropollerine taşıdılar.

Rusya bu gelişmelerin her zaman merkezinde olmaya gayret etmiş ve yeni teknolojilerin elde edilmesi için ısrarcı olmuştur. Denizlerde, Ruslardan çok daha önceleri var olan Osmanlı Devleti ise gerek eski gelenekçi denizcilik usul ve metotlarına uzun süre bağlı kalması, gerekse iç ve dış kaynaklı nedenlerden dolayı Avrupa'daki teknolojiyi geriden takip etmiştir. Daha doğru tabirle Osmanlı teknoloji ithalatçısı bir görünümden hiçbir zaman sıyrılamamıştır. Dolayısıyla *Osmanlı Devleti'nin yükselen Batı kapitalizmi karşısında kurduğu ilişki giderek dengesiz/asimetrik bir mahiyete dönüşmüştür. Rusya'nın kurduğu ilişki ise daha dengeli/simetrik bir özellik taşımaya başlamıştır*[1017]. Burada şunu da unutmamak gerekir. Osmanlı kendi dinamizm dönemi olan XVI. yüzyılda hatırı sayılır bir deniz gücü olmayı başarabilmişti. Osmanlılar da bu döneme dek denizcilik bilgisinden yoksun bir medeniyetin temsilcileriydiler. Fakat başarı için farklı medeniyetlerden faydalanmakta beis görmeyen bir pragmatizme, denizcilik giderlerini karşılayacak bir maliyeye ve bütün bunları yaparken muarızlarını etkisiz kılacak bir askeri güce ve dolayısıyla bağımsızlığa sahiptiler. Geleneğin baskısını kıramadıkları dönemde ise bu özgürlük alanına sahip değillerdi. Diğer yandan Ruslar, Osmanlı'nın başarı için kullandıkları yöntemleri kullanabilecekleri bir açıklık ve dinamizmi tam da sanayi çağında yaşıyorlardı. Dolayısıyla Batı'daki değişim ritmini daha erken algılamış olan Rusya, buharlı gemi teknolojisine de hızlı bir geçiş yapmıştır. Zira uzun süre bu teknolojiyi elde etmek için yapılan çalışmalar neticesinde, 1815 yılı gibi erken bir zamanda ilkel anlamda ilk Rus buharlı gemisi üretilmiş ve daha sonra da teknolojiyi yerli imkânlarla geliştirmeye çalışmışlardır. Başlangıçta Rus buharlı gemileri İngiltere ve Avrupa'da üretilen buharlılar ile motor gücü, donanım ve teknoloji bakımından mukayese edilemezdi. Aslında İngiliz ve Fransız buharlıların üstün özellikleri bilhassa Kırım Savaşı esnasında tebarüz etmiştir. Bu dönemde özel tersanelerde sivil taşımacılık için üretilen vapurlar aynı zamanda devletin donanma gücü açısından da büyük bir avantaj sağlamaktaydı. Devletin hantal mekanizmaları bu teknolojiyi yeterince hızlı bir şekilde yakalayamazken, rekabetçi, girişimci ve yeterli kapitale sahip olan özel vapur şirketleri kendi tersanelerinde bu teknolojiyi daha da yakından takip edebilmekteydiler. Bu nedenle

[1017] Abdullah Gündoğdu, "Türkiye'de İslamcılık ve Gelenek", *Historia Tarih ve Kültür Dergisi*, S. 3, Yaz 2017, s. 14.

19. yüzyılda özel vapur şirketleri ve devletin donanma filosunda bulunan vapurların sayısı ve teknolojik özellikleri, ikisi birden o devletin denizlerdeki gücünü temsil etmekteydi. Dolayısıyla bu eksikliklerini gidermeden Avrupa ve dünya siyasetinde söz sahibi olamayacağının farkında olan Rusya, vakit kaybetmeden bu teknolojiyi geliştirmenin yollarını aramıştır. Bu arayışların bir yansıması olarak daha 1855 yılında Grandük Konstantin Nikolayeviç; *"eski yelkenli gemilerin yerinin hızlı bir biçimde buharlı gemilere bırakması gerekliliğini"* dile getirmiştir[1018]. Devlet yöneticileri katında Rusya'nın denizlerde güçlü olmadan büyük bir devlete dönüşemeyeceği yolunda oluşan ortak fikir üzerine, Rusya'nın Karadeniz'de donanma bulundurmasını yasaklayan Paris Barış Antlaşmasından evvel Odesa'da İngiltere ve Fransa'da faaliyet gösteren geniş bir ticaret güzergâhına sahip buharlı vapur şirketleri model alınarak, Rus buharlı vapur şirketi kurulmuştur.

Knez Konstantin'in çabalarıyla 1856 yılında kurulan ve yarım asırdan fazla Karadeniz, Aşağı Tuna, Akdeniz, Güney Amerika, Hindistan ve Uzakdoğu'da faaliyet yürüten Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası, tabiiyetinde bulunduğu ve sınırlarının çoğunluğu karada bulunan bir ülkenin, son derece zengin coğrafyalara yayılmasında en etkili araç oldu. Ayrıca Rusya'nın dâhil olduğu 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi, 1904-05 Rus-Japon Savaşı ve I. Dünya Harbi'nde lojistik destek sağlayarak savaşların seyrine etki etti. Rusya'nın denizlerde etkin olmasının esas sağlayıcılarından biri Rus kumpanyası oldu.

Rus kumpanyasının var olduğu tarihi aralığa göz attığımızda, şirketin gelişim sürecini üç döneme ayırmak mümkündür. Bunlardan ilki 21 Mayıs 1857'de kumpanyanın ilk seferlerini gerçekleştirdiği kuruluş aşamasından Osmanlı-Rus Harbi'nin yaşandığı, 1876 yılına kadar bilhassa Rusya'nın Karadeniz limanlarındaki emtia trafiğini önemli derecede canlandırdığı, kritik bir dönemi kapsamaktadır. Şirket bu süreçte hızlı bir biçimde nakliye araçlarına sahip olmuş, ilk on yıllık devirden sonra dış pazarların ihtiyacını karşılayabilecek duruma gelmiştir. 1860'lı yıllardan sonra Rusya'da demiryollarının yapılmaya başlanması, kumpanyanın mevcut potansiyelinin tam manasıyla kullanımını sağlamış, vapur şirketinin faaliyet ağı, demiryollarının gelişme potansiyeline göre şekillenmiştir. Bilhassa bu dönemde diğer Avrupa devletleri kuruluş dönemlerinde uzun ve düzenli hatlarda emekleme aşamasında olan vapur kumpanyalarının ayakları üzerine kalkıncaya kadar desteklemekteydiler. Rusya da böyle bir yol takip ederek ROPİT'e faaliyet yürüttüğü hatlar üzerinden en yüksek sübvansiyonla desteklemiştir. İkinci dö-

[1018] Jacob W. Kipp, "Consequences of Defeat: Modernizing the Russian Navy, 1856-1863", s. 210.

nem olarak kabul ettiğimiz 1876-1891 yılları Osmanlı-Rus Harbi ve Rusya'daki kötü hasatların etrafında şekillenmiştir. Bu dönemde kumpanya, Rus askerlerinin taşınmasını sağlamış ve devlet lehine son derece kritik görevlerde bulunmuştur. Savaş sonrası şirketin faaliyetlerinde, Rusya'nın güneyindeki ekonomik şartların iyileşmesine paralel olarak artış yaşanmıştır. Şirketin son dönemi olarak addedebileceğimiz 1891-1914 yılları arası sefer ağının en genişlediği zaman dilimi olmuştur. Bu süreçte 21 hatta düzenli sefer yapan kumpanyanın vapur sayısı 81'e ulaşmıştır. Ayrıca ROPİT'e ait olan ve Rusların Karadeniz filosunu oluşturmasında önemi bir yer teşkil eden Sivastopol tersanesi bedelsiz olarak hükümete yine bu dönemde devredilmiştir.

Avrupa'nın, çekirdekten kılcal damarlarına kadar kapitalizmi yaşadığı bir çağda Rusya'da buharlılar sayesinde çevreden merkeze doğru bir kapitalistleşme süreci işliyordu. Kapitalistleşme süreci Rusya'daki tüm idari ve sosyal yapıyı derinden etkilerken Osmanlı Devleti bu süreci aynı yoğunluk ve hızda yaşamamıştır. Osmanlı toprakları Avrupa sanayi için hem hammadde kaynağı hem de mamul ürünler için pazar olmayı sürdürürken kapitalizm olarak adlandırılabilecek ilişkiler ağı Batı Anadolu ve Doğu Akdeniz merkezli olarak gelişmiştir. Avrupa'da birbiri ardına kurulan deniz nakliyat kumpanyaları, Osmanlı topraklarında Batı yayılmacılığının en önemli aracı konumundaydı. Osmanlı bürokrasisi, Batı'nın sömürge filoları karşısında kendi vapur şirketlerini kurarak onların etki sahasını daraltmak istiyordu. Ancak mevcut şartlarda Osmanlı kumpanyaları ihtiyaçları karşılamaktan çok uzaktı, bu nedenle bu boşluk yabancı vapur kumpanyaları tarafından dolduruldu. Haliyle Osmanlı sefer organizasyonunun çoğunluğunu gerçekleştiren yabancı vapur kumpanyaları, kendi ülkelerinin amaçlarını üstlendikleri için sosyal, siyasal ve ekonomik birçok sorununun ortaya çıkmasına doğrudan ve dolaylı yönden neden olmuştur. Osmanlı Devleti'ne nazaran Rusya, Batı'nın kurduğu kapitalist yayılmacılığı, kendi topraklarında yayılmasını, ROPİT ile en aza indirgeyebildi. Hatta bazı pazarlarda onların en büyük rakibi konumuna geldi. Ayrıca Rus limanlarında diğer vapur kumpanyalarının hareket sahasını o kadar kısıtladı ki; Karadeniz'de önemli bir pazara sahip olan Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası bu limanlarda ancak Rus kumpanyasının aracılığı ile faaliyet yürütebildi. Fakat aynı durumu Akdeniz limanları için söylemek mümkün değildi. Batılı vapur kumpanyalarının Ruslardan çok daha önce sosyo-kültürel faaliyetleri ile alafrangalaştırdıkları Doğu Akdeniz limanlarını, kendileri için uygun bir pazar haline dönüştürmüşlerdi. Bu nedenle ROPİT ile bu limanlarda var olmaya çalışan Rusya, sosyo-kültürel ve ekonomik bir alt yapıyı bu limanlar ve hinterlandında

tam manada oluşturamadığı için, Batılı firmalar kadar başarılı bir yolcu ve emtia akışını sağlayamadı. Ancak bu durum tümüyle bir başarısızlık kabul edilemez. Aksine Rusların, Batı yayılmacılığına karşı Akdeniz'de direnç göstermeleri Karadeniz'de ve kendi topraklarında üstünlüğü elde etmelerini sağladı.

Avrupa'daki vapur kumpanyalarına karşı ROPİT'in bu denli başarı yakalaması Osmanlı bürokrasisinin nazar-ı dikkatinde de kaçmamıştır. Belgelerde, Osmanlı bürokratlarının, Osmanlı kumpanyası olan İdare-i Mahsusa'nın, Rus kumpanyası gibi olması için gerekenin bir an önce yapılmasını dile getirmeleri dikkat çekmektedir[1019]. Fakat Osmanlı bürokrasisi ROPİT'i teknik yönden incelerken yönetimsel açıdan başarılı kılan en önemli etkeni gözden kaçırmış görünmektedir. Aslında Osmanlı kumpanyalarının teknik yeterliliği dışında başarısız kılan durum da çoğunlukla bu durunu işaret etmekteydi. Kuruluşu aşamasında iken kendine Avusturya Lloyd ve Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyalarını örnek olan ROPİT'in başarı grafiği liberalleşmesi ile doğru orantılıdır. Çar ve ailesinin şirket hissesindeki payının azalması sonucunda, daha özgür hareket olanağına sahip olan kumpanya, serbest piyasaya daha rahat uyum sağlamış ve mevcut aktörler karşısında başarıyı yakalamıştır. Aynı durumu tamamıyla devlet organizasyonu olarak teşkil edilen ve yönetimi bir devlet memuriyetinden öte gitmeyen Osmanlı kumpanyaları için söylemek son derece zordur[1020]. Burada elbette Osmanlı Devleti'nin mevcut durumda izlediği genel ekonomik ve siyasi politikalar dikkate alınmalıdır. Avrupa ekonomik baskısı karşısında Tanzimat ile liberal ve serbest bir ekonomik anlayış belirleyen Osmanlı yetkililerinin, Avrupa ekonomisinin baskısı karşısında 1860'lı yıllardan itibaren korumacı ve himayeci bir ekonomik anlayışa yöneldikleri bilinmektedir. Bu anlayış II. Abdülhamid döneminin kendine has siyaseti ile birleşince daha keskin bir hal almıştı. Dolayısıyla vapur şirketinin gelişiminde Rus liberal yaklaşımlarına karşın Osmanlının devletçi, korumacı yaklaşımları karşılaştırılırken, her iki devletin içinden geçtiği genel siyasi ekonomik ve sosyal süreçler gözden uzak tutulmamalıdır. Elbette ki karşılaştırma yapılabilir. Ancak her iki devletin Avrupa siyaseti, askeri ve ekonomisi karşısında farklı süreçler yaşadığı gerçeğine de dikkat edilmelidir.

[1019] *BOA. İ.DH.* 1236/96800, 12 Haziran 1891.

[1020] Aslında Osmanlı Devleti'nin deniz taşımacılığınında geldiği bu nokta bazı müteşebbisler tarafından fark edilmiş ve durumu kurtarmak için bazı çözüm önerileri ve layihalar yazmışlardır. Hatta İdare-i Mahsusa'nın özelleştirilmesi de gündeme gelmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz., İlhan Ekinci, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karadeniz Araştırmları*, S. 10, 2006.

Rus vapur kumpanyası, Osmanlı Devleti'nin ahidnameler ve antlaşmalar ile verdiği imtiyazlar doğrultusunda oldukça rahat bir eylem alanına sahipti. Bu nedenle kâr amaçlı faaliyetleri dışında Osmanlı topraklarında Rus politikalarının gerektirdiği gayri hukuki faaliyetlerde bulunmaktan çekinmemişlerdir. Dolayısıyla bu faaliyetler Osmanlı'yı çöküşe götüren bütüncül bir dinamiğin küçük parçalarını oluşturmaktaydı. Bilhassa şirket vapurları ile Osmanlı Devleti bünyesindeki azınlıkların bağımsızlığını sağlamak için örgütlenmiş organizasyonlara lojistik destek sağlanması, azınlık gruplar üzerinde etkili olabilecek propaganda materyallerinin ülke içine sokulması gibi faaliyetler, Rus vapur kumpanyasının mevcut imtiyazlarını Osmanlı Devleti'nin aleyhine suiistimalinin örnekleridir. Ulaşım ve haberleşmenin çağın en tabi ihtiyaçlarından biri olduğu bu dönemde bu mekânsal organizasyonu kendi öz kaynakları ile gerçekleştirememesi, bu bakımdan yabancı vapur kumpanyalarına bağımlılığının her geçen gün daha da artması, Osmanlı Devleti'ni bu türden suiistimaller ve aleyhte faaliyetlere karşı savunmasız bir durumda bırakmıştır. Nitekim Osmanlı Devleti'nin topraklarında uzak/yakın askeri lojistiğinde bu kumpanyalara müracaat etmesi, bu bağımlılığının ne dereceye kadar ulaştığını göstermesi bakımından önemlidir. Ancak Osmanlı nezdinde Rus ve diğer muhtelif kumpanyaların bu denli etkili olması ve Osmanlı egemenlik haklarını hiçe sayan tarz-ı hareketleri, bu kumpanyalara karşı olan tepkileri son derece arttırmaktaydı. Dolayısıyla XX. yüzyılın başlarında artan ekonomik ve siyasi baskılar, Osmanlı Devleti için iktisatta milli politikalar takip etmeyi zorunlu hale getirmiştir.

Rus şirketi, Osmanlı topraklarında hem sınırları içerisinde kurulduğu devletin çıkarlarını hem de kendi çıkarlarını gözeterek faaliyette bulunmuştur. Bu uzun süreçte kapitalist ekonominin bilhassa Karadeniz'deki Osmanlı liman kentlerine kadar ulaşmasında en önemli aracı aktörlerden birisi olmuştur. Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra Osmanlı limanlarında faaliyet ağını genişleten şirket, önce bu limanların, Karadeniz'deki kendi limanları ile bütünleşmesini sağlamıştır. Daha sonra ikinci derecede Osmanlının kendi limanları ile -yani Trabzon'la İstanbul, Samsun, Selanik, İzmir'in bütünleşmesini kolaylaştırmıştır. Son olarak da Avrupa ve diğer dünya ekonomileri ile bu limanların bütünleşmesi sağlamış ve onların büyük oranda değişiminde etkili olmuştur. Trabzon, Samsun, Mersin ve diğer limanların bilhassa 1850'lilerden sonra yükselişi, vapur şirketlerinin faaliyetleri neticesinde gerçekleşmiştir. Osmanlı yönetim dairesi içerisinde uzun dönem seyrüsefere kapalı olan Karadeniz limanlarının Avrupa limanlarına rakip olabilecek bir seviyeye ulaşmasında yine vapur şirketlerinin katkıları şüphe-

sizdir. Zira Kırım Savaşı sonrası harap halde olan Karadeniz'deki Rus limanlarının gelişim seyri için de aynı tespitleri yapmak mümkündür.

Vapur kumpanyalarının imparatorlukların ideolojilerinin sembolü ve bir uzantısı olduğu da hatırlanmalıdır. Zira Rus misyonunun en etkin aracı olan vapur kumpanyası, Rus hacıların manevi anavatanlarının bir devamı olarak gördükleri Kudüs'e ulaşmalarında son derece mühim rol oynamıştır. Din ve mezhep merkezli hâkimiyet mücadelelerinin yaşandığı Kudüs'e seyahatin güvenli ve hızlı hale getirilmesi Rusya'nın bu bölgedeki saygınlığını arttırmıştır. İmparatorluk nezdinde ilk defa Konstantin Nikolayeviç'in Rus kumpanyasına ait bir vapurla Kudüs'e yaptığı ziyaret büyük yankı uyandırmış, Rusların Ortodoks dünyasındaki otoritesini daha da güçlendirmiştir. ROPİT, Ortodoks hacıların yanı sıra Mekke'ye giden Müslüman hacıların da önemli bir bölümünü taşımıştır. Hatta bu güzergâhta faaliyet yürüten kumpanya, en seçkin ve büyük gemilerini hizmete sunarak, Müslümanlar üzerinde Rus imajının yerleşmesini sağlamıştır. Böylece Rusya, öncelikle imparatorluk monarşisinin merkezinde olduğu ve dayandığı Ortodoks ideolojiye sahip kendi tebaasına mesaj verebilmiştir. Hâkimiyetinin sembollerini kullandığı ikinci kesim, Rusya içindeki kendi tebaası olan Müslümanlardı. Onları da kutsal memleketlerine taşıyarak İstanbul'un manevi otoritesi dışındaki bir gücün ve bayrağın altında buralara gidebilecekleri/götürebilecekleri mesajını vermiştir. Üçüncüsü ise Osmanlı tebaası Müslümanları kendi bayrağı altında kutsal yerlerine götürerek ve Osmanlı tebaası üzerindeki imajını güçlendirmiştir. Nitekim bu gemilerden birine binerek İstanbul'dan hac vazifesini gerçekleştirmek için Mekke'ye giden Türkçülük akımının önde gelen fikir adamlarından Yusuf Akçura, yabancı vapur kumpanyalarının Osmanlının merkezi otoritesinin oldukça zayıfladığı bu bölgelerde nasıl bir etki alanı oluşturduklarını kendi seyahati boyunca tuttuğu notlarda bahsetmiştir[1021]. Gerçekten de Akçura'nın da dediği gibi bu şirketler kendi ülkelerinin bir uzantısı gibi hareket etmiş ve her biri tarz-ı hareketleri ile Osmanlı toplumunun kendi nev-i şahsına münhasır toplumsal yapısında derin yaralar açmıştır.

Osmanlı sularında yarım asırdan fazla bir müddet seyrisefer yapan ROPİT, Rusya'nın bilhassa Karadeniz bölgesi ile ekonomik, jeopolitik ve sosyo-kültürel bir birleşme yaşamasını sağlamıştır. Osmanlı deniz ticaretinde kendisine yarattığı ekonomik saha ile Rusya'nın geleneksel ürünlerinin dış pazarlara açılabilmesinde başat rolü üstlenmiştir. Bilhassa Batı kapitalizmi karşısında Rus kapitalizminin doğuşu, gelişmesi ve rekabet edebilir bir seviyeye ulaşmasında, şirket önemli bir

[1021] Yusuf Akçura, *Suriye ve Filistin Mektupları*, Ötüken Yay., İstanbul 2016, s. 18-19.

aktör olmuştur. Ayrıca Rus modernleşmesi ile Türk modernleşmesinin etkileşim sürecinde bir somut aktör olarak ROPİT, öncül bir rol oynamıştır. Zira önemli şahıslar ve bu şahısların fikirleri bu iletişim vasıtası aracılığı ile taşınmıştır.

ROPİT ile Rus iktisadi nüfuzunun genişlemesi sonucu Rus burjuvazisi güçlenmiş ve Türk-Tatar burjuvazisi ile rekabet önemli seviyelere ulaşmıştır. Bu durum Türkçülük-İslamcılık fikirlerinin doğuşunun iktisadi alt yapısını oluşturmuştur. Ayrıca kumpanyanın Karadeniz kıyılarını baştanbaşa dolaşan vapur seferleri Türk halklarının birbirine yakınlaşmasını sağlamıştır.

KAYNAKLAR

TÜRKİYE CUMHURİYETİ CUMHURBAŞKANLIĞI DEVLET ARŞİVLERİ BAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ KÜLLİYESİ

A.AMD. 90/79

A.MKT. MHM. 442/51

BEO. 41/35263, 1050/78689, 166/12387, 2202/165128, 2236/167664, 2279/170918, 2313/173426, 2321/174050, 2335/1751222458/184309, 2638/32/2386, 3505/262806, 3511/26325414,471/35263898/67336, 1050/787283519/263873, 41/3065,632/47362. 782/58635, 807/60491,

DH. MKT. 1882/90,

DH. EUM. THR, 8/24, 13 Ekim 1909.

DH. İD. 8/7.

DH. MKT. 2833/42, 1846/116, 1073/39, 1773/94, 1846/116, 1884/84, 1887/96, 1917/108, 1972/120, 2082/84, 2259/41, 2923/110, 1022/12*DH. MUİ*, 43/1, , 431/4.

DH. TMIK. M. 219/46, 103/26, 268/52, 27/4, 46/14, 46/14,

DHMKT. 1846/116.

HR. SYS. 27/1, (Alman Deniz Yüzbaşısı Stenzel'in Dersaadet'e En Kısa Tarik)

HR. HMŞ. İŞO. 62/26, 62/26, 160/44.

HR. MKT. 195/79, 195/79. 202/65, 1857, 202/65. 330/55.

HR. SFR. 323/74.

HR. SYS. 1368/6.

HR. TO. 39/25, 344/109, 526/95.

İ.DH. 1223/95742, 1222/95626, 1236/96800, 169/9096.

İHR. 1130/88274, 205/11799, 291/18295, 317/20421, 319/20523.

MTZ. 178/67, 31/50, 67/68, 71/25.

Rusya Ahkâm Defteri, 85/3, s.180/1440.

TFR. I.SL. 99/9852.

Y.A.HUS. 194-1/61, 325/21.

Y.PRK. ZB. 11/117, 11/117.

Y.PRK. TŞF. 1/43.

RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASINA DAİR YAYIMLANMIŞ RAPORLAR

Dokumentı Pravleniya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli Obşemu Sobraniyu G.G. Aktsionerov, 29 maya 1903-go.

Dokumentı Pravleniya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli Obşemu Sobraniyu G.G. Aktsionerov, 22 Sentyabr' 1902 goda.

Dokumentı Pravleniya Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli Obşemu Sobraniyu G.G. Aktsionerov, 11 May 1897 goda

Obşee Sobranie Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 27 Aprelya, Sankt-Peterburg 1864.

Obşee Sobranie Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 8 May 1863.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1860 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1861 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1862 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1863 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otchetu Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli za 1864 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1865 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1866 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1867 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1968 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1869 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1870 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1871 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1872 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1873 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1874 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1875 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1876 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1877 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1878 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1879 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1880 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1881 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1882 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1883 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1884 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1885 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otchetu Russkogo Obshchestva Parokhodstva İ Torgovli za 1886 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otchetu Russkogo Obshchestva Parokhodstva İ Torgovli za 1887 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1888 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1889 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1890 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1891 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1892 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1893 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1894 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1895 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1896 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1897 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1898 godi

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1899 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1900 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1901 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1902 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1903 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1904 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1905 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1906 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1907 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1908 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1909 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1910 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1911 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1912 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1913 god.

Obyasnitelnaya Zapiska k Otçetu Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1914 god.

Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 Bog (1859). SPb .: Sovet. I. Şumahera.

Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 3 Avgusta 1856 Goda po 31 Dekabrya 1857 goda (1858). S. Petersburg, Tip. I. Shumakhera i L. Seryakova.

Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1858 god, Saint Petersburg 1859, I. Shumakhera.

Otçet Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli za 1859 god, Saint Petersburg 1860, Torgovyi Dom, S. Strugovshchikov, G. Pokhitonov, N. Vodov i K, Typography.

Soglaşenie o Pryamom Dunaysko-Anatoliysko-Aleksandriyskom, Çerez Konstantinopol` Tovarovom Soobşestve, Ustanovlennom Mejdu Obşestvom Çernomorsko-Dunayskogo Parohodstva i Russkogo Obşestva 18 Parohodstva, Tovarişestva i Vlasti.

Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imeyşih Pravo Golosa k 24 Aprelya 1863, S.-Peterburg 1864.

Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imeyşih Pravo *Golosa k 24 Aprelya, 1866*, S. Petersburg 1866.

Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imeyşih Pravo *Golosa k28 Yanvar 188*5, S. Petersburg 1885.

Spisok Gg. Aktsionerov Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, Imeyşih Pravo *Golosa k1 May 188*8, S. Petersburg 1888.

Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1879, Sankt-Peterburg 1879, Tip. D. Kesnevilya.

Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1879, Sankt-Peterburg *1889, Tip. D. Kesnevilya.*

Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1879, Sankt-Peterburg *1891, Tip. D. Kesnevilya.*

Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1879, Sankt-Peterburg *1896, Tip. D. Kesnevilya.*

Ustav Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1879, Sankt-Peterburg 1877, Tip. D. Kesnevilya

Ustav Vısoçayşego Utverjdennogo Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 1856, Sankt-Peterburg 1856, Tip. D. Kesnevily

Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 30 Aprelya 1861, Sankt-Peterburg.

Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 1 May 1861, Saint-Petersburg

Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 5 May 1861, *Saint-Petersburg.*

Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli, 26-go Aprelya 1881, Saint-Petersburg 1882.

Jurnal Obşego Sobraniya Aktsionerov Vısoçayşego Oteçestvennogo Obşestva Parohodstva i Torgovli 2 May 1893.

ARCHIVES DE L'ASSOCİATION FRENCH LINES
(Fransız Armatörler Arşivi)

AFL 1997 002 4404, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.

AFL 1997 002 4487, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, Trafic.

AFL 1997 002 4487, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895, Chapitre 2, Secretariat.

AFL 1997 002 4487, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1894, Chapitre 2, Secretariat.

AFL, 1997 002 4391, Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexandrie Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4391, Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexandrie Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4404, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1902, Chapitre 2, Secretariat.

AFL. 1997 002 4414, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 2, Secretariat.

AFL. 1997 002 4443, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, Chapitre 6, Comptabilite

AFL. 1997 002 4443, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 6, Comptabilite

AFL. 1997 002 4467, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, Chapitre 2, Secetariat.

AFL. 1997 002 4467, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 8, Trafic.

AFL. 1997-002-4404, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1905, Chapitre 2, Secretariat.

AFL. 1997-002-4404, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, Chapitre 2, Secretariat.

YAYINLANMIŞ ARŞİV BELGELERİ ve İSTATİSTİKLER

A&P Record, Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for the Year 1898 on the Trade and Commerce of the Consular District of Salonica, No. 2270, Annual

Series, Printed for Her Majesty's Stationery Office by Harrison and Sons, London 1899.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Aleppo, No. 419, Printed by Harrison and Sons, London 1888.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Aleppo, No. 2262, Printed by Harrison and Sons, London 1899.

A&P Records, Report for the Year 1887 on the Vilayet of Adana.

A&P Records, Commercial No. 10 (1886), Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part IV, Harrison and Sons, Londra-1886.

A&P Records, Commercial No. 37 (1884), Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part IX, Harrison and Sons,Londra-1884.

A&P Records, Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1882, Harrison and Sons, No: 36, Londra-1882.

A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1902 on the Trade of the Cosntantinople,* No. 2196, Londra-1903.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Vilayet of Adana, No. 406, Printed by Harrison and Sons, London 1888.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Aleppo, No. 419, Printed by Harrison and Sons, London 1888.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond, Londra-1888.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1895 on the Trade of Trebizond, Londra-1895.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of Trebizond, Londra-1898.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1883 on the Trade of Trebizond, No: 37, Londra-1884.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of Trebizond, No: 342, Londra-1899.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1898 on the Trade of the Cosntantinople, No. 2196, Londra-1899.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1901 on the Trade of the Cosntantinople, No. 2196, Londra-1902.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1902 on the Trade of the Cosntantinople, No. 2196, Londra-1903.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Jarusalem and Jaffa, No. 363, London 1888.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Beyrout No. 290, London 1888.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond, Londra-1887.

A&P Records, Diplomatic and Consular Reports Roumania Report for the Year 1898 on the Trade and Commerce of the Roumania, No. 2230 Annual Series, Printed for Her Majesty's Stationery Office by Harrison and Sons, London 1899.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1864.

A&P Records, *Report on Smyrna*, Printed by George E. Eyre, Londra-1876.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1865.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1857.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1865.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1869.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1876.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1871.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1875.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1877-83

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1876.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1877-81.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1882-85.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1886.

A&P Records, Report on Smyrna, Printed by George E. Eyre, Londra-1890.

A&P Records, Reports Relative to British Consular Establishments 1858&1871, Part III, (Ottoman Dominions), Printed by Harrison and Sons, London 1872.

A&P Records, Reports Relative to British Consular Establishments 1858 & 1871, Part III., London 1872.

A&P Records, Commercial No:17 (1875) (Trade Reports) Reports from Her Majestys Consuls on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part VI., Harrisonand Sons, Londra-1874.

A&P Records, Commercial No:17 (1875) (Trade Reports) Reports from Her Majestys Consuls on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part VI., Harrisonand Sons, Londra-1880.

Annales Commerce du Exterieur Publiées, Annales du Commerce Extrieur, No. 20. Turquie, Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869.

Annales Commerce du Exterieur Turquie, 1860.

Annales Commerce du Exterieur Turquie, No. 15.

Annales Commerce du Exterieur Turquie, No. 24.

Annales Commerce du Exterieur Turquie, 1846-1859, No 14.

Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 7, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857.

Annales du Commerce Exterieur Turquie, Faits Commerciaux, N: 17, 1860, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869.

Annales du Commerce Exterieur Turquie, Faits Commerciaux, N: 22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869.

Meclisi Mebusan. Zabıt Ceridesi, "Mersin vapuru hadisesi", İ:5 24 Aralık 1293, C.1.

ESERLER

Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux No: 13, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857.

A. Koptev, *Vospominanıe o Poezdke v Konstantinopol, Kair i Ierusalim v 1887 Godu,* S. Peterburg 1888.

AKÇURA, Yusuf, *Suriye ve Filistin Mektupları,* Ötüken Yay., Çev. İsmail Türkoğlu, İstanbul 2016.

AKİMOV, V.S., "ROPİT iz Vospominaniy o Proshlom" İstoricheskiy Vestnik, S.12, S. Petersburg 1903.

AKOVA, Süheyla Balcı, "Mersin Limanı" *Türk Coğrafya Dergisi,* S. 31, İstanbul 1996. ss. 219-257.

AKYILDIZ, Ali, "Osmanlı Anadolsunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı 1856-166", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, ss 249-270.

ALBAYRAK, Gökçen Coşkun, *19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret,* Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktara Tezi, İstanbul 2012.

ARNOLD, David, *Coğrafi Keşifler Tarihi,* Alan Yay., İstanbul 1995.

ARKAS, N. A., "Obuçenii Russkogo Parohodnogo Obşestva po Moram: Çernomu, Azovskomu, Srednemu i Adriatiçeskomu" "N. A. Arkasu, N. A. Novoselskiy. Fioletovıy. type., S. Petersburg 1856

ARKAS, N. A., *Mneniya o Preobrazovanii Upravleniya Delami Russkogo Obşestva Parohodstva i Torgovli,* Poslujivayuşim Osnovam Dlya Sostavleniya Predpolojeniya Po Yetomu Predtitu, S. Peterburg 1961

ARSLAN, Melikşah, *Emperyal Rusya ve Kutsal Topraklara Hac: Rus Ortodoks Köylü Hacılarla Kudüs'e Seyehat (1912),* Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anklara 2014.

ASLAN, Taner, *Osmanlı'da Levant Postaları,* Berikan Yay., Ankara 2012.

AYGÜN, Necmettin, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisne Bakış,* C. I, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınlaı, Ankara 2016.

AYKARA, Güleser, "Ülkemizde Yabancı Devlet Postaları ve Posta Uzmanları", *PTT Dergisi,* Sayı:2, Ankara, 1985.

BAĞIŞ, Ali İhsan, "Rusların Karadeniz'de Yayılmaları Karşısında İngiltere'nin Ticari Endişeleri", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977, ss. 211-214.

BALCI, Sezai, "Sultan II. Abdulhamid Döneminde Yabancı Basın", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid,* V. Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2011, 43-66.

BALCI, Sezai, Balcıoğlu Mustafa, *Rothhschıldler ve Osmanlı İmparatorluğu,* Erguvani Yay., Ankara 2017.

BASEVİCH, V., "Vedushcheye Parokhodstvo v Rossii",, *Morskoy Flot,* 1987, S.5, S.Petersburg, 23-26.

BASKICI, Mehmet Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim,* Turhan Kitapevi, Ankara 2005.

BARYSHNİKOV, M.N., "Russkoye Obshchestvo Parokhodstva I Torgovli: Uchrezhdeniye, Funktsionirovaniye, Perspektivy Razvitiya (1856–1864 Gg.)", *Ekonomicheskaya Istoriya*, 2015 Tom 13 No:2.

BAY, Abdullah, "Limanı Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum Şehri (1830-1905)" *Türkiyat Mecmuası,* C.26/1, 2016, ss. 61-80.

BAYSUN, M. Cavid, "Azak", *İ.A.*, II, MEB Yayınları, İstanbul 1961, ss. 85-89.

BEYDİLLİ, Kemal, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, LV, S. 214, Ankara 1991, s. 687-756.

BOSTAN, İdris, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1787", *Belleten,* LIX, S. 225, Ankara 1995, ss.353-394.

BOSTAN, İdris, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları" *Beylikten İmpaatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2008, 1780-1846.

BOZKURT, Gülnihal, "Osmanlı Yahudi İlişkilerine Genel Bir Bakış", *Belleten,* S. 219, Ankara 1994, ss. 539-563.

BÖKE, Pelin, "İzmir Karantina Teşkilatının Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900), *ÇTTAD*, VII/18-19, 2009, ss. 137-159.

CAROUR, Roger, *Sur Les Routes de la Mer Avec Les Messageries Maritimes*, Editions André Bonne, Paris 1968.

Chto Neobkhodimo Predprinimat' Dlya Usileniya Vyvoza Proizvedeniy Russkoy Obrabatyvayushchey Promyshlennosti Na Rynki Yegipta I Blizhnego Vostoka, (Materialy, Dobytyye Ekspeditsiyey, snaryad. Rus. O-vom Parokhodstva i Torgovli v Marte 1915 g.).

COLİN, Ambroise, *La Navigation Commerciale Au XIXe Siecle*, Paris 1901.

Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe, Impremerie Centrale de Napoleone, Paris 1850.

ÇAĞLAR, Burhan, *İngiliz Said Paşa ve Günlüğü (Jurnal)*, Arı Sanat Yay., İstanbul 2010.

DEMİR, Tanju, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları, *OTAM*, 17, 2006, ss. 1-17.

DEMİR, Tanju, "Salih Zeki ve Ecnebi Postahaneleri'nin Kaldırılması Konusundaki Görüşleri" *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/1 2005, ss. 169-185.

DEMİREL, Fatmagül, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yay., İstanbul 2007.

DETHIER, P.A., *Boğaziçi ve İstanbul*, Çev., Ümit Öztürk, Eren Yay., İstanbul 1993.

DIĞIROĞLU, Filiz, "Samsun Reji İdaresi", *Samsun Sempozyumu 2011*, C. III, Samsun 2011.

DISLERE, Paul *Droit et Devoirs des Français dans les Pays D'Orient et Extreme-Orient*, Paris 1893.

DİNÇER, Sinan, "Karadeniz Ticaretinde Hamallar ve Mavnacılar (1870-1930), *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Ed. Osman KöseSamsun 2013, ss. 951-962.

DÜZCÜ, Levent, Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizcilği (1825-1855), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2012.

EKİNCİ, Ekrem Buğra, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri", *Ankara Barosu Dergisi*, d ss. 59-72.

EKİNCİ, İlhan, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, ss. 63-77.

EKİNCİ, İlhan, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticareti'nde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI, S. 2, Aralık 2006, ss. 35-76.

EKİNCİ, İlhan, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karadeniz Araştırmları*, S. 10, 2006, ss. 25-54.

EKİNCİ, İlhan, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımlar", *History Studies*, Volume 5 Issue 1, Ocak 2013, ss. 129-156.

EKİNCİ, İlhan, "Hamidiye Vapur İdaresi Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekaneti", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, C. II, Kayseri 2011, s.459.460.

EKİNCİ, İlhan, "Kızıldeniz'in Güneyinde Rekabet: Şeyh Said ve Fersan Adaları Meselesi", *Belleten*, Ankara-2005. C. LXIX, ss. 566-598.

EKİNCİ, İlhan, "Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında" S.21, Ankara 2006, *Kebikeç*, ss. 73-96.

EKİNCİ, İlhan, *Tına Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altınpost Yay., Ankara 2014.

EKİNCİ, İlhan, "Ondokuzuncu Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı" *Samsun Araştırmaları İktisat Tarihi, Ekonomik Yapı, Turizm, Nufüs ve Coğrafi Çevre*, Ed. Cevdet Yılmaz, C. II, Samsun 2013, ss. 123-141.

ELDEM, Edhem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", Edhem Eldem, Daniel Goffmann, Bruce Maters, *Doğu ile Batı Arasında OsmanIı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul*, Çev., Sermet Yalçın, İş Bankası Yay., İstanbul 2010.

ELİBOL, Numan, "Tuna Nehri'nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi, Karadeniz'e Çıkan Rus Avusturya Bandıralı Gemiler (1780-1830), *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, Haz., Şakir Batmaz, Özen Tok, Kayseri 2015.

ERİM, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları)*, I, TTK, Ankara 1953.

Esir Bir Rus Diplomatun Gözünden İstanbul, Pavel Artemyeviç Levaşov'un Hatıraları (1763-1771), Çev. İlyas Kemaloğlu, Eduard Khusainıv, Yeditepe, İstanbul 2012.

FALKUS, M. E., *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914,* Çev. Aladdin Şenel.

FAN-DER-FLIT, Nikolay Fedorovich, Sank-Petersburg 1902.

FESCH, Paul, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Kurtiş Ofset, İstanbul 1999.

FİDAN, Murat, "Osmanlı-Rus Ticari Rekabetinin İki Devlet Arasında Yapılan Antlaşmalara Yansıması" *İÜEF Tarih Dergisi*, S. 44, İstanbul 2008, ss. 65-122..

FİGES, Orlando, *Kırım Son Haçlı Seferi*, Çev. Nurettin Elhüseyni, YKY, İstanbul 2012.

Flagships of Imperialism: The P&O Company and the Politics of Empire from Its Origins to 1867.

FONTON, Fedor Karlovich, *O Deyatelnosti Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli,* S. Petersburg 1894.

GEÇİLİ, Derya, "Osmanlı Devleti'inde Boğazlarda Klavuz Kaptanlık" *KTÜ Sosyal Bilimler Dergisi,* S. 13, Haziran 2017, ss. 11-122.

General Adyutant Admiral, Nikolay Andreyevich Arkas, Biograficheskíy Ocherk Sostavlennyy A. M. Denisovym, Sevastopol 1877.

GOFFMAN, Daniel, "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine" *Doğı ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul,* Çev., Sermet Yalçın, İş Bankası Yay., İstanbul 2010.

GORENKO, A., "O Deyatelnosti Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli", *Trudy Obshchestva Dlya Sodeystviya Russkoy Promyshlennosti i Torgovle,* S. Petersburg 1890.

GÖNCÜOĞLU, Süleyman Faruk, "Dünyanın En Zorlu Su Yolu: Boğaziçi'nin Vapurlar ile Mücadelesi" İskeleye Yanaşan, Denizler, Gemiler, Denizciler, Derleyenler, Orhan Berent, Murat Koraltürk, İletişim Yay., İstanbul 2013.

GRIGORIEV, Serguei E., "Russian Muslims' Pilgrimages to Makkah in the Early Twentieh-Century", *Kingdom of Saudi Arabia in 100 Years-Studies and Researches,* (edt. Fahd Al-Semmari), Riyadh 2008, ss. 39-85.

Grushevskiy Antratsitovyy Rudnik Russkogo O-Va Parokhodstva i Torgovli. 1862-1912, Soavtory, Redaktory Ivashkin, Vasiliy Andreyevi, 1913.

GUBOĞLU, Mihail P, "Osmanlı İmparatorluğu'da Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876)", Çağını Yakalayan Osmanlı: *Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* Ed. EkmeleddinİhsanoğIu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul-1995, ss. 217-248.

GÜMÜŞ, Şenay Özdemir, "19. Yüzyılın Sonunda Kaçakçılığa Karşı Adana Vilayeti Kıyılarının Güvenliğinin Sağlanması". *Mersin Deniz Ticareti Sempozyumu*, s. 37-41.

GÜNDOĞDU, Abdullah, "Türkiye'de İslamcılık ve Gelenek", *Historia Tarih ve Kültür Dergisi,* S. 3, Yaz 2017, ss. 8-21.

HAJİBAL, Henry, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance,* Maritinus Nijhoff, The Hague 1920.

HARVEY'S, Mose Lofley, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance*, University of California, Berkeley, 1938).

HERLIHY, Patricia, *Odessa a History 1794-1914,* Harvard University Press, 1986.

HUMMEL, Tomas, "Russian Pilgrims; A Peasant Army Invades Jerusalem", *Jerusalem Quarterly 44,* 2010.

ILBERT, Robert, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Varkfı Yurt Yay., İstanbul-1999.

ILOVAYSKIY. S.I., *Istoricheskiy Ocherk Pyatidesyatileti ya Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli,* Tip., Aktsionernogo Yuzhnorusskogo Obshchestva Pechatnogo Dela, Odesa 1907.

IORDACHİ, Constantin, "Küresel Ağlar, Bölgesel Egemenlik ve Aşağı Tuna'da Deniz Limanı Modernizasyonu", *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri,* Çev., Neyyir Berktay, İş Bankası Yay., İstanbul 2015, ss. 191-224.

ISSAWİ, Charles "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", *International Journal of Middle East Studies,* Vol. 1, No. 1, (Jan 1970). ss. 18-27.

ISSAWİ, Charles, "The Economic Development of Egypt", *The Economic History of Middle East,* Chicago 1966.

Istina o Russkom Obshchestve Parokhodstva i Torgovli, Sankt-Peterburg 1910.

İLGÜREL, Mücteba, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, ss. 143-158.

İNALCIK, Halil, "Kırım", *İ.A.*, VI, MEB Yayınları, İstanbul 1961, ss. 746-756.

İNALCIK, Halil, "Osmanlı-Rus İlişkileri 1492-1700", *Türk Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992,* TTK, Ankara 1999, ss. 25-36.

İNALCIK, Halil, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", *Belleten*, XII, S. 46, TTK, Ankara 1948, s. 349-402.

İNANIR, Emine, *Rusların Gözüyle İstanbul,* Kitabevi, İstanbul 2013.

İPEK, Nedim, "Samsun Sahil Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun 2006, ss. 283-366.

İPEK, Nedim, *İmparatorluktan Devlete Göçler,* Serander Yay., Trabzon 2006.

İPEK, Nedim, "Kafkaslar'lan Anadolu'ya Göçler (1877-1900), *On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C. 6, Samsun 1991, ss. 97-134.

İSKENDER, Pelin "Berlin Antlaşmasından Sonra Samsun ve Çevresinde Ermeni Olayları", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006.

İstoriya Torgovli i Promyshlennosti v Rossii Tom II, Redaktsiyey P. H. Spasskayu S. Petersburg 1913.

İVANOV, Sergei M., "Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917), *Türkler,* C. 14, Yeni Türkiye Yayınları, 2002.

LAMBER, Andrew, "*The Introduction of Steam*", *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905,* Editör, Andrew Lambert, London: Conway Maritime Press, 1992).

KALELİ, Hüseyin, "19. Yüzyılda İran-Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9 Kütahya 2003.

KAMALOV, İlyas, *Rus Elçi Raporlarında Astrahan Seferi*, TTK, Ankara 2011.

KAMÍNSKA, O.A., "Diyalnist Paroplavnykh Kompaniy Chornomorsko-Azovskogo Baseynu" *Istorychnyy Arkhiv,* Naukovi studiyi: Zb. nauk. pr. — Mykolayiv: CHDU im. Petra Mohyly, 2012.

KANE, Eileen, "Odessa as a Hajj Hub: 1880s to 1910s", *Russia in Motion: Cultures of Human Mobility Since 1850*, (Ed. John Randolph, Eugene M. Avrutin), Illinois 2012, s. 107-125.

KARAKULAK, Mesut, "Hocabey'den Odessa'ya Bir Limanın Gelişimi", *OÜSBAD,* S.12, Temmuz 2015, ss. 288-318.

KARAKULAK, Mesut, "Türk Denizciliğine Dair Bir Rus Literatür Taraması: Morskoy Sbornik" *Türk Tarihine Dair Yazılar,* Ankara 2017.

KARAMAN, Oktay, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Giresun'da Deniz Ticareti" *Tarih Boyunc Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu,* C. II., Samsun 2013.

KASABA, Reşat, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman kentleri (1800-1914),* Editörler, Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özeveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, ss. 1-22.

KAZGAN, Haydar, "Tarih Boyunca Osmanlı-Rus Ticareti ve Sanayi Devrimi Ülkelerinin Ticaret Politikaları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler,* İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay. İstanbul 2003, ss. 33-44.

KAZI, M.I., *Dobrovolnyy Flot i Russkoye Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli Pered Gosudarstvom*, S.Peterburg 1887.

KILIÇASLAN, M. Emre, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri,* OMU. SBE, Tarih, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

KİNG, Charles, *Karadeniz,* Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, İstanbul 208, s. 245.

KİPP, Jacob W., "Consequences of Defeat: Modernizing the Russian Navy, 1856-1863", *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Neue Folge, Bd. 20, H. 2, Juni 1972, ss. 210-225.

KİREEV, Nikolay G., "XVII. Yüzyıl Ortalarında Karadeniz'de Rus-Türk Ticaret İlişkilerinin Kurulması", *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl,* Ankara 1999, ss. 115-120.

KOÇAK, Fatma, ÖZKAN, Murat, "Bizans'tan Ruslara Miras: *Hristiyanlık, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi",* Cilt: 8, Sayı: 37 s. 376-383.

KODAMAN, Bayram, İPEK, Nedim, "Yahudilerin Filistin'e Yerleşmeleri ile İlgili Olarak II. Abdülhamid'e 1879'da Sunulan Layiha", *Belleten,* S. 219, Ankara 1994, ss. 565-587.

KOKDAŞ, İrfan, "18. Ve 19. Yüzyıllarda Aşağı Tuna'da Habsburg Politikaları ve Tuna Nehir Ticaretinde İmparatorluklar Arasında Rekabet", *OÜSBAD,* Temmuz 2015, ss.177-195.

KOLLUOĞLU, Biray, TOKSÖZ, Meltem, "Doğu Akdeniz'in Haritalanması: Ticaret Kentleri Kartograftasına Doğru" *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri,* Çev., Neyyir Berktay İş Bankası Yay., İstanbul 2010, ss. 1-16.

KONAN, Belkıs, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu,* Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara 2006.

KÖSE, Osman, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması,* TTK, Ankara 2006.

KÖSE, Osman, "Rusya'nın Karadeniz'le İlk Buluşması: İstanbul Antlaşması (13 Temmuz 1700)", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* Cilt: 15- Sayı: 28, Aralık 2012, ss. 199-220.

KÖSE, Osman, "Metin Ziya XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanın'da İthalat ve İhracat" *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik,* Ed. Osman Köse Samsun 2013.

Kratkiy İstoricheskiy Ocherk 50-letney Deyatelnosti Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli 1857-1907, S. Petersburg 1907.

KRYUCHKOV, M.T., KURASOVA, A.A., İstoriya Razvitiya Transporta, URGUPS, Yekaterinburg 2015.

KURAN, Ercüment, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşım: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, ss. 159-165.

KURAT, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi: Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, TTK, Ankara 2014.

KURAT, Akdes Nimet, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Enstitüsü Yayınları, 2 C. 1951-1953.

KURTOĞLU, Fevzi, *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketkeri*, Deniz Matbaası, İstanbul 1935.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü", *İzmir Tarihinden Kesitker*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000, ss. 285-312.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "İzmir Ticaret Odası İstatiklerine Göre XX. Yüzyıl Başlarında İzmir Ticareti", *İzmir Tarihinden Kesitker*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000, ss. 313-336.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, ss. 165-206.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, TTK, Ankara 2013.

Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale, Tome 11, Librairie de Challamel Ainé, Paris 1864.

MAHAN, Alfred Thayer, *Tarihin Akışı Üzerinde Deniz Gücünün Etkisi*, Matris Yay., İstanbul 2003.

MANSUROV, Boris P., *Pravoslavnıe Poklonniki v Palestine*, St. Petersburg, 1858.

MAXEY, Edwin, "The Russian Merchant Marine", *The Mıd-West Quarterly*, Vol. 1, No. 3 April 1914, ss. 208-219.

MAZAK, Mehmet, - DOĞAN, Aylin, *Osmanlı Arşiv Vesikaları ve Fotoğraflarla Mersin Limanı Tarihi*, Yeditepe Yay., İstanbul 2014.

MAZOWER, Mark "Travellers and the Oriental City, 1840-1920", *Transactions of the Royal Historical Society*, Sixth Series, Vol. 12 (2002), 59-111.

Muâhedat Mecmûası, III. TTK, Ankara 2008.

Muahedat Mecmuası, IV. TTK, Ankara 2008.

MUSTAFA Nuri Paşa, *Netayicü'l-Vukuat, I-II*, haz. Neşet Çağatay, TTK, Ankara 1992.

NOVOSELSKI, N., "Sravnenie Russkavo Ob-Shchestva Parokhodstva I Torgobli, Frantsuskoi Kom-Panii Service Maritime Des Messageries Imperiales I Avstriiskavo Lloida," *Morskoy Sbornik*, Vol. XLIII, No. 10 (October 1859)

OKAN, Ayşegül, The Ottoman Postal and Telegraph Services In The Last Quarter of the Nineteenth Century, The Atatürk Institute for Modern Turkish History, Master of Arts, Boğaziçi 2003.

OREŞKOVA, S. F., "Rusya ve Osmanlı Devleti Arasındaki Savaşlar" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay. İstanbul 2003, ss. 17-32.

ORTAYLI, İlber, "XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri", *Türk Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992*, TTK, Ankara 1992, ss. 125-136.

OWEN, Thomas C., *Capitalism and Politics in Russia, a Social History of the Moskow Merchants, 1855-1905*, Cambridge University Press 1981.

ÖNEY, Celal, "Misyoner Örgütlerin Rekabet Sahnesi Filistin" *Tarih Okulu Dergisi*, Eylül 3013, S. XV, ss. 331-354.

ÖZGÜN, Cihan, *Bereketli Topraklarda Üretmek ve Paylaşmak 1844-1914*, İBB Yayınları, İzmir 2014.

ÖZTÜRK, Yücel, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000.

ÖZVEREN, Eyüp, GÜRPIMAR, Erkan "Rekabet ve Yarış: Büyük Buhran'da İzmir", *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Çev., Neyyir Berktay İş Bankası Yay., İstanbul 2010, ss. 225-242.

ÖZVEREN, Y. Eyüp, "Beyrut "*Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, ed. Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yay., İstanbu 1994, ss. 75-103.

PALLİBİ, Cristina, "Doğu Akdeniz'de Coğrafi Tiyatrolar, Liman Peyzajları ve Mimari: Selanik, İskenderiye, İzmir" *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Çev., Neyyir Berktay İş Bankası Yay., İstanbul 2010, ss. 73-94.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, İş Bankası Yay., İstanbul 2013.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, İş Bankası Yay., İstanbul 2012.

POGGENPOL, M., *Ocherk Vozniknoveniya i Deyatel'nosti Dobrovolnogo Flota za Vremya XXV-Letnego yego Sushchestvovaniya.* Petersburg 1903.

Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1913, Odessa 1913.

Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914, Odessa 1914.

QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi (1881-1908)*, Çev. Sabri Tekay, Ankara 1987.

QUATAERT, Donald, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, Çev., Ayşe Berktay, İstanbul 2009.

REİKHALT, Nikolai Nikolaevich *Po Chernomu Moriu*, St. Petersburg, Suvorin 1891.

RIASANOVSKY, Nicholas V., STEINBERG, Mark D. *Rusya Tarihi*, Çev., Figen Dereli, İnkilap Yay., İstanbul 2011.

Sâlname-i Vilayet-i Adana, AVS 1312.

Sâlname-i Vilayet-i Trabzon, TVS 1286.

Sâlname-i Vilayet-i Trabzon, TVS, 1286/1869.

SARI, Mustafa, "Batum'un Karadeniz Ticaretine Katkısı (1878-1917)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Ed. Osman Köse, C. II, s. 924.

SERBESTOĞLU, İbrahim "19. Yüzyılda Filistin'de Yahudiler Üzerinde İngiliz ve Amerikan Himayesi" Ed. Osman Köse, *History Studies*, V. 4/1, Samsun 2012, ss. 489-502.

SHİTAROV, Viktor Sergeyevich, "Teper o Nachale Parokhodostroyeniya v Rossii.", *Dvigately* № 6 (102) 2015, s. 64.

SHAVROV N.,*O Razvitii Nashey Torgovli s Persiyey*, Tiflis 1891.

SHAVROV, N.,"Vostochnyy Bereg Chernogo Morya İ Yego Znacheniye Dlya Razvitiya Russkago Moreplavaniya" *Morskoy Sbornik*, Tom, No. 10, May 1862, Saint-Petersburg 1862.

SHAVROVA, Nikolay Aleksandrovich, *(Doklod) Deyatelnosti İmperatorskago Obshetva Dlya Sedeysvyya Russkomu Torgovomu Morekhdstvu v Vasseyn Chernago Morya*, Obshchemu Sobranyu *Obshchestva 19 Dekabı' 1882,* Moskova 1883.

SKALKOVSKIY, K.A., *Russkiy Torgovyy Flot i Srochnoye Parokhodstvo na Chernom i Azovskom Moryakh.* S. Peterburg 1887.

SKALKOVSKİY, A. A., "Russkoye Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli 1857-1869g", *Deribasovskaya-Rishelyevskaya: Odesskiy Almanakh*, Odesa 2009, No:40.

SKALKOVSKİY, K.A., *Russkiy Torgovyy Flot i Srochnoye Parokhodstvo na Chernom i Azovskom Moryakh,* S. Peterburg 1887, Tip. A.S. Suvorina.

SPENCER, Edmund, *Türkiye, Rusya Karadeniz ve Çerkezistan,* TTK, Ankara 2014.

STAVROU, T., "Russian Policy in Constantinople and Mout Athos in the Nineteenth Century", Ed. L. Clucas, *The Byzanyine Legacy in Eastern Europe,* New York 1988, ss. 225-249.

STEPANOV, D. A., " Uchrezhdeniye Russkogo Obshchestva Parokhodstva I Torgovli (1856–1857 Gody" *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo Universiteta*, No:22 (237), 2011, ss. 30-38.

ŞENIŞIK, Pınar, *Girit: Siyaset ve İsyan 1895-1898,* Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.

ŞİROKORAD, A.B., *Rusların Gözünden 240 Yıl Kıran Kırana Osmanlı-Rus Savaşları Kırım-Balkan-93 Harbi ve Sarıkamış, Çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul 2009.*

SONDHAUS, Lawrence, *Naval Warfare 1815-1914,* London-Newyork, 2001.

TANSEL, Fevziye Abdullah, "Memleketimizde 1908'den Önce Rusların Gizli Çalışmaları ve Namık Kemal'in Komünizm, Sosyalizm Hakkında Düşünceleri", *Türk Kültürü, C.7, S: 75,* Ocak 1969, 193-201.

TEPLOVA, V., *Russkie Predstaviteli ve Tsargrade 1496-1891,* İstoriçeskiy Oçerk, Saint Petersburg 1891.

TOKSÖZ, Meltem, "The Ottoman Empire and its Heritage", Volume 45: Nomads, *Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908*, Brill Pub, Boston-2010.

TOMAR, Cengiz, "Yemen" İA, s. 401-416.

TOPRAK, Zafer, *Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918,* Doğan Kitap, İstanbul 2012.

TOPSAKAL, İlyas, *Rus Misyoner Kaynaklarına Göre Rus Çarlığı ve Türkler 1552-1917,* Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yay., İstanbul 2009.

TRİFONOV Yu. N., LEMACHKO B.V, *Russkoe Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli1856-1932,* Leko, Saint-Petersburg 2009.

TSYGANENKO, Liliya, "The Role of the Nobility in the Development of Navigation on the Danube, XIX-Early XX Centuries", *Journal of Danubian Studies and Research,* Vol. 3, No. 2/2013, ss. 15-20.

TURGAY, A. Üner, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914),* ed. Çağlar Keyder vd., Tarih Vakfı Yay., İstanbul 1994, ss. 45-75.

TUTEL, Eser, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yay., İstanbul 2008.

TUTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası,* İletişim Yayınları, İstanbul 2000.

UBİCİNİ, M.A., *1855'de Türkiye*, C. I., İstanbul 1977.

UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpayası (1851-1914),* Kitabyayınevi, İstanbul 2015.

UYGUN, Süleyman," Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri" *Gazi Akdemik Bakış,* C. 8, S. 16, Ankara, ss. 2015, 121-146.

UYGUN, Süleyman, "Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909), *OÜSBAD,* Temmuz 2015, ss. 364-394.

UYGUN, Süleyman, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi,* S. 20, 137-172.

UYGUN, Süleyman, "Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası ve Osmanlı Ermenileri" *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.56, Erzurum 2016, ss. 1339-1363.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, TTK, Ankara 2012 III/I.

ÜNAL, Fatih, "Kudüs Yolcusu A. Koptev'in İstanbul Hatıraları 1887, *TAD*, C.34, S. 57, Ankara 2015, ss. 159-198.

ÜNAL, Fatih, "Karadeniz'e Çıkan İlk Rus Savaş Gemisi Krepost ve Ukraintsev'in İstanbul Elçiliği (1699-1700)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 5, S. 20, Kış-2012. ss.221-245.

ÜNLÜ, Tülin Selvi, "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim", *TMMOB Şehir Plancıları Yayını*, 2009/3-4 Şubat 2010, ss. 5-26.

ÜRKMEZ, N., *Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum 2012.

VERNADSKY, George, *Rusya Tarihi*, Çev. Doğukan Mızrak-Egemen Ç. Mızrak, Selenge Yayınları, İstanbul 2009.

Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique,Descriptive etRaisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure*, Paris-1892. C. 2,

Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive etRaisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure*, Paris-1892. C. 3.

VİRGİNSKY, V. S., "The Birth of Steam Navigation in Russia and Robert Fulton", *Technology and Culture*, Vol. 9. No: 4, Oct., 1968., ss. 562-569.

Voyenno-Statisticheskoye Obozreniye Rossiyskoy Imperii, Tom. 11, chast. 3:Bessarabskaya Oblast', Sost. Gen. Shtaba Podpolk. Daragan, 1849.

WEİSENSEL, Peter, "The Russian Steam Navigation and Trade Company," *MERSH*, vol. 32, 166-172.

Wolfgang Müller-Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.

YAŞANYANLAR, İsmail, "Hicaz Yolunda Kolera: Rusya Müslümanlarının Kullandığı Karadeniz Hac Yolu ve Koleranın Yayılımına Etkisi" *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, C. IV, S.2, Aralık 2016, ss. 178-203.

YAZICI, Nesimi, "Posta Nezaretinin Kuruluşu", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri,* İstanbul 1915, ss. 23-44.

EMİR, Yener, *Iron Ships and Iron Men: Naval Modernization in The Ottoman Empire, Russia, China and Japan From a Comparative Perspective 1830-1905*, Boğaziçi Üniversitesi, Master Tezi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2009.

YILMAZ, Özgür, "20 Yüzyıln Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolsu H.de Cortanze'nin Raporlarına Göre, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik* Ed. Osman Köse, Samsun 2013, ss. 181-195.

YILMAZ, Özgür, "Buharlı Gemi Çağında Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz,* S.25, Ankara 2015, ss. 46-65.

YILMAZ, Özgür, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz,* Trabozon 2012, ss. 285-306.

SÜRELİ YAYINLAR

"Ropit i Çerno Morskoy Flot" *Iz Istorii Flota Morskoy Flot* №3, 2007.

29 Temmuz 1926, *İzvestiya.*

30 Temnuz 1926, *Pravda.*

30 Tenmuz 1926, *İzvestiya.*

31 Temmuz 1926, *Pravda*

İbnüzziya Ahmet Reşid, "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri", *İstişare Dergisi*, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani 1324.

Listok Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli, 7-go Yanvar 1860, No: 2.

Listok Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli, 11-go Sentyabrya 1860, No: 69.

Morskoy Sbornik, C. 1, 1941, ss. 56-63.

Morskoy Sbornik, 1867 no 12 s. 10.

Morskoy Sbornik, Tom XXIX, No.6, İyun 1857

Morskoy Sbornik, Tom, LXVI, No. 5, May 1863

Morskoy Sbornik, Tom, LXVI, No. 5, May 1863.

Morskoy sbornik, Tom, XLIV, No. 11, Noyabr 1859 "1859, na Yego Zametki Na Otchet Russkogo Obshchestva Parokhodstva İ Torgovli za 1858 god"

Morskoy Sbornik, Tom, XXIX, No. 6, İyun 1857.

Morskoy Sbornik, Tom, XXX, No. 7, İyol 1857.

Morskoy Sbornik, Tom, XXX, No. 7, iyun 1857.

SHEVCHENKO, F.,"Port Pripiski – Odessa" *Morskoy Flot*, 1978, S. 7, S. Petersburg, s. 27-28.

SHULTSA, V., "Transatlanticheskoye Parokhodstvo i Russkoye Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli", *Morskoy sbornik,* Tom, LXVI, No. 5, May 1863, Saint-Petersburg 1863.

SİLYUTİNA, G.,"ROPİTu-120 Let", *Morskoy Flot,* 1976, S.8, S. Petersburg, s.21.

ZEKİ, Salih, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin,* No: 16, 18 Eylül 1324.

KRONOLOJİ

1495 İstanbul'a gelen ilk Rus elçisi (Mihail Andriyeviç Pleşçeyev)

1502 Altınordu Devleti'nin Yıkılışı

1514 *Mihail İvanoviç Alekseev* başkanlığındaki elçilik heyetinin İstanbul'a gelişi

1552 Kazan'ın Ruslar tarafından ele geçirilmesi

1556 Astarhan'ın Ruslar tarafından ele geçirilmesi

1678 Çehrin Seferi

1681 Bahçesaray Antlaşması

1695 Azak'ın Ruslar tarafından kuşatılması

1696 Azak'ın Ruslar tarafından kuşatılması

1700 Karadeniz'e çıkan ilk Rus savaş gemisi Krepost'un İstanbul'a gelişi

1700 Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan İstanbul Antlaşması

1711 Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Prut Antlaşması

1739 Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Belgrad Antlaşması

1768-1775 Osmanlı Rus Savaşı

1774 Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı Arasında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması

1779 Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Aynalıkavak Tenkihnamesi

1783 Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan 81 maddelik Ticaret Antlaşması

1778 Rus Çarlığı tarafından Dinyeper ağzında Kerson şehrinin kuruluşu

1794 Rus Çarlığı tarafından Odesa şehrinin kuruluşu

1806-12	Osmanlı-Rus Savaşı
1812	Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Bükreş Antlaşması
1815	Petersburg'da Rusların ilk buharlısı Elizabet'in inşası.
1825-1855	Rus İmparatoru I. Nikolay dönemi
1828	Osmanlı Devleti'ne gelen ilk buharlı (Swift-Sürat)
1828-29	Osmanlı-Rus Savaşı
1829	Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Edirne Antlaşması
1833	Karadeniz Vapur Kumpanyasının kuruluşu
1833	Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Hünkâr İskelesi Antlaşması
1833	Londra ve İskenderiye arasında düzenli vapur seferlerinin başlaması
1833	Ruslar tarafında Karadeniz'de düzenli vapur seferlerinin başlaması
1836	Avusturya Lloyd Kumpanyasının kuruluşu
1838	Osmanlı Devleti ve Britanya arasında imzalanan Balta Limanı Antlaşması
1839	ilk Filistin Konsolosu, Konstantin Baziliy ataması yapılmıştır
1845	Novorossiysk Vapur İşletmesinin kuruluşu
1846	Rusların Petr Velikiy vapuruyla Tuna üzerinde seferlere başlması
1846	Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Ticaret Antlaşması
1851	Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyasının kuruluşu
1856	*Boris Pavloviç Mansurov'un* Kudüs'ü ziyareti
1853-56	Kırım Savaşı
30 Mart 1856	Osmanlı Devleti, Birleşik Krallık, Fransa ve Rus Çarlığı arasında imzalanan Paris Antlaşması
3 Ağustos 1856	Rus Vapur ve Ticaret Kampanyası'nın kuruluşu
1 Kasım 1856	Rus Kumpanyasının ilk genel toplantısı
12 Kasım 1856	Rus Kumpanyasının ikinci genel toplantısı

1857 Rus Kumpanyasının İstanbul, Samsun, Selanik, Trabzon, İzmir İskenderun, Mersin, Yafa, Kudüs ve Beyrut'ta Posta Ofisi açıldı

17 Mayıs 1857 Rus Kumpanyasının deneme seferlerine başlaması

21 Mayıs 1857 Rus Kumpanyasının 5 vapurla düzenle seferlere başlaması

22 Mayıs 1857 Rus Kumpanyasının ilk yurt dışı seferini (Odesa'dan İstanbul'a)

1858 Rus Kumpanyasının İskenderiye'ye ilk seferini gerçekleştirmesi

1858 Rus Kumpanyasının Trabzon'a düzenli seferlerinin başlaması

1859 Grandük Konstanin Nikolayeviç'in Kudüs'ü ziyareti

1860 Rus Kumpanyasının, Ordu, Hayfa ve İnebolu'da Posta Ofisi açıldı

1861 Rus Çarlığında Serfliğin kaldırılması

1862 Rus Kumpanyasının Anadolu Hattının açılışı

1862 Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı Arasında imzalanan Ticaret Antlaşması

1863 Rus Kumpanyasının, Giresun ve Sinop'ta Posta Ofisi açıldı

1 Ocak 1863 Rus Kumpanyası ve Rus Posta İdaresi'nin anlaşması ve Rusya'nın Osmanlı Devleti ile yapacağı yazışmaların taşınmasının kumpanyaya devredilmesi.

1869 Süveyş Kanalının açılışı

1869 Rus Kumpanyasına ait Sivastopol tersanesinde Kırım Savaşı'ndan sonra inşa edilen ilk buharlı Pervenets

1870 Rus Kumpanyasının, Çanakkale'de Posta Ofisi açıldı

1870 Rus Kumpanyası ve Odesa Demiryolunu Şirketinin birleşmesi

1872 Grandük Nikola'nın Kudüs'ü ziyareti

12 Nisan 1877 Rus Kumpanyasının müdürlüğüne N.F. Fan-der Flit'in getirilmesi

21 Mayıs 1877 Rus Kumpanyasının tüzüğünün yenilenmesi

1877-78 Osmanlı-Rus Harbi

1878 Rus Çarlığına ait Gönüllü Kumpanya kuruldu

1879	Rus Kumpanyası tüzük değişikliği
1880	Rus Kumpanyasının, Rize'de Posta Ofisi açıldı
1881	Grandük Sergey'in Kudüs'ü ziyareti
1882	Rus-Tuna Vapur Şirketi'nin Tuna'da faaliyet başlaması
1886	Karadeniz-Tuna Vapur Anonim Şirketi'nin Tuna'da faaliyete başlaması
1897	Rus Kumpanyasının Makedonya hattının açılışı
1904-05	Rus-Japon Savaşı
1909-1910	Rus Kumpanyasına ait *Sergi Gemisinin* Osmanlı limanlarına sefer düzenlemesi
1 Ekim 1914	Osmanlı topraklarındaki posta ofislerinin kapatılması

DİZİN

A

Acente 33, 47, 70, 80, 84, 85, 90, 106, 107, 108, 115, 123, 129, 137, 144, 148, 150, 156, 157, 164, 167, 169, 171, 172, 187, 188, 189, 194, 195, 196, 197, 200, 201, 202, 203, 204, 210, 252, 259,
Afyon 150
Akdeniz VI, VII, XVI, XXI, 1, 2, 6, 11, 13, 19, 20, 22, 32, 43, 50, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 71, 76, 86, 94, 95, 108, 111, 120, 121, 122, 123, 124, 127, 137, 139, 140, 141, 143, 145, 146, 153, 154, 155, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 170, 171, 173, 174, 192, 206, 221, 222, 223, 243, 245, 248, 250, 251
Akkerman 23, 31, 43, 111, 118
Alman 91, 92, 93, 106, 108, 123, 139, 146, 153, 162, 171, 179, 180, 182, 227
Altınordu Devleti 2, 255
Amasra 80, 99
Amasya 94
Anadolu XII, 23, 40, 42, 45, 46, 47, 51, 56, 67, 72, 77, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 89, 90, 91, 92, 94, 96, 97, 99, 101, 102, 103, 105, 108, 116, 128, 130, 131, 134, 140, 151, 161, 170, 176, 199, 208, 222, 239, 244, 257, 270, 273, 288, 289
Anapa 75, 89
Ardahan 196, 197
Astarhan 3, 255
Atina 75, 80, 89, 135, 146, 152, 177, 178, 273
Avusturya XX, 1, 10, 17, 19, 35, 62, 77, 78, 79, 80, 81, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 100, 101, 103, 106, 107, 110, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 122, 124, 126, 127, 135, 136, 138, 141, 142, 144, 146, 147, 152, 153, 154, 155, 160, 162, 165, 166, 168, 171, 173, 174, 180, 184, 186, 195, 215, 223, 241, 245, 256
Aydın 140, 143, 238
Aynalıkavak Tenkihnamesi 6, 255
Aynoroz 21, 23, 41, 166, 175, 188, 204, 209
Azak 4, 5, 7, 15, 16, 19, 21, 22, 23, 24, 37, 40, 42, 44, 45, 46, 51, 52, 53, 57, 63, 64, 65, 66, 69, 71, 72, 73, 74, 239, 255

B

Bahçesaray Antlaşması 4, 255
Balmumu 103
Balta Limanı Antlaşması 8, 63, 256
Basarabya 112
Basra 83, 178, 179, 288
Batum 53, 54, 55, 56, 67, 73, 75, 76, 77, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 89, 90, 92, 93, 95, 97, 99, 101, 103, 104, 105, 132, 173, 193, 195, 196, 197, 199, 217, 239, 240, 249, 288
Belçika 74, 81, 87, 94, 103, 104, 142, 144, 162
Bender 54, 179
Bender Buşir 179
Bender Lenge 179
Berdyansk 21, 23, 43, 64, 273
Beryanski 63
Beyrut 21, 23, 43, 58, 99, 109, 119, 122, 152, 164, 165, 166, 168, 174, 175, 179, 184, 185, 206, 208, 248, 257, 273, 288
Boğazlar 1, 2, 110, 123, 130, 214
Boris Pavloviç Mansurov 206, 256
Bug 22, 23, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 64, 65,

66, 70, 116, 273
Buharlı Gemi 11, 80, 95, 100, 140, 148, 149, 243, 246, 252
Bulgar 57, 58, 92, 105, 116, 134, 148, 153, 194, 195, 288
Burgaz 55, 77, 92, 105, 109, 133, 134

C

Çanakkale 58, 109, 122, 145, 152, 174, 175, 185, 257, 288
Çar XVIII, 3, 4, 28, 29, 31, 122, 123, 134, 174, 206, 207, 223
Çargrad 122
Çar IV. İvan 3
Cebelitarık Boğazı 58
Cibuti 179
Cidde 178, 179, 182

D

Danimarka 88, 91, 144, 147, 153
Demir 76, 77, 87, 90, 103, 104, 181, 183, 184, 190
Devlet Giray 3
Dinyeper 7, 23, 37, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 58, 64, 65, 66, 70, 71, 72, 113, 116, 123, 255, 273
Diyarbakır 94, 199
Dobrovolnıy Flota 173
Don 2, 3, 20, 22, 71, 243
Don-Volga 2, 3, 243

E

Edirne Antlaşması 8, 9, 111, 256
Ermeni XXII, 91, 134, 140, 144, 161, 187, 193, 194, 199, 200, 244, 251
Evpatorya 23, 31, 32, 38, 63, 64, 65, 273

F

Fatsa 94, 97, 108, 200
Fevaid-i Osmaniye 12, 99, 132
Filistin 170, 176, 200, 201, 202, 203, 205, 209, 210, 225, 238, 245, 248, 249, 256
Fındık 87, 93
Floria-Rubattino 106
Fransa VII, 1, 8, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 24, 25, 34, 50, 62, 64, 74, 81, 92, 94, 95, 99, 103, 104, 105, 106, 107, 141, 149, 160, 171, 180, 182, 184, 186, 221, 256

G

Galata 128, 185, 201, 202
Gemi XII, 11, 35, 39, 77, 80, 86, 88, 91, 95, 100, 140, 146, 148, 149, 153, 159, 243, 246, 252
Giresun 58, 77, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 92, 93, 95, 97, 99, 100, 102, 103, 105, 107, 109, 119, 185, 199, 244, 251, 257, 270, 285, 288
Gönüllü Kumpanya 50, 173, 257
Greco-Oriental Kumpanyası 114

H

Harput 94
Hayfa 58, 166, 184, 185, 206, 257, 288
Hazar Denizi 19, 82
Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi 12
Hicaz 161, 173, 176, 207, 252
Hios 119
Hıristiyan 169, 205, 207, 212
Hocabey 7, 194, 244, 273
Hollanda 81, 138, 144, 146, 147, 151, 152, 173
Hümapervaz 77
Hünkâr İskelesi Antlaşması 8, 256

I

İdare-i Aziziye 12
İdare-i Mahsusa 12, 100, 102, 106, 217, 223, 246
İdil-Volga 3
I. Dünya Savaşı VII, 58, 82, 119, 158, 161, 164, 251
II. Aleksandr XXII, 12, 17, 18, 21, 26, 27, 133, 208

II. Katerina 6
II. Nikola 201
İngiltere VII, XIX, 1, 8, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 21, 24, 25, 32, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 57, 62, 63, 64, 71, 73, 74, 78, 94, 99, 101, 103, 104, 107, 116, 124, 125, 140, 141, 152, 154, 160, 168, 180, 182, 186, 207, 212, 220, 221, 238
İran 10, 67, 69, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 86, 93, 94, 126, 170, 178, 244, 288
İskenderiye VI, XIII, XXII, 10, 21, 22, 23, 25, 37, 40, 42, 43, 45, 46, 47, 51, 56, 58, 97, 109, 119, 122, 128, 131, 134, 141, 143, 145, 146, 148, 149, 151, 152, 153, 156, 157, 159, 161, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 217, 243, 248, 256, 257, 270, 273, 288, 289
İskenderun 21, 23, 58, 109, 122, 140, 158, 159, 161, 162, 163, 166, 167, 174, 185, 251, 257, 273, 288
İstanbul VI, XII, XIII, XX, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 21, 22, 23, 24, 25, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 51, 54, 55, 56, 58, 61, 62, 63, 64, 65, 73, 77, 78, 80, 83, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 99, 100, 101, 103, 105, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 156, 162, 164, 166, 168, 171, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 183, 184, 185, 186, 187, 192, 197, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 219, 224, 225, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 255, 257, 269, 270, 271, 282, 283, 288, 292
İtalya XXII, 38, 79, 95, 135, 152, 186
İzmir VI, XIII, 11, 21, 23, 43, 58, 95, 99, 109, 119, 122, 126, 131, 135, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 166, 173, 174, 175, 177, 179, 184, 185, 203, 208, 224, 238, 239, 241, 242, 245, 246, 248, 257, 269, 273, 282, 288

K

Kafkaslar 4, 72, 244
Kahve 87
Kalas XII, 16, 23, 37, 40, 42, 43, 45, 46, 47, 51, 77, 87, 112, 113, 114, 115, 117, 118, 273
Karadeniz V, VII, XVI, XX, XXI, XXII, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 31, 32, 36, 39, 43, 53, 54, 55, 57, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 134, 137, 139, 165, 168, 172, 173, 176, 184, 192, 193, 195, 205, 216, 217, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 238, 239, 240, 241, 242, 245, 246, 249, 251, 252, 255, 256, 258, 288
Karlofça Antlaşması 4
Kars 196, 197
Kayseri 94, 110, 179, 186, 239, 241
Kazan 3, 255
Kerç 5, 21, 22, 23, 31, 32, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 54, 63, 64, 65, 75, 80, 89, 90, 173, 273
Kerson 7, 16, 22, 23, 36, 37, 40, 42, 43, 45, 46, 47, 51, 57, 58, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 113, 116, 255, 273, 279

Kırım Hanlığı 2
Kırım Savaşı VII, XVIII, XXI, 1, 12, 13, 14, 16, 17, 27, 31, 32, 36, 63, 64, 65, 67, 71, 96, 111, 114, 126, 127, 141, 155, 156, 185, 194, 205, 216, 220, 225, 256, 257
Kırşehir 94
Kolera 89, 173, 176, 252
Kolhida 36, 38, 130, 211
Konstantin Nikolayeviç XVIII, 18, 28, 29, 65, 206, 208, 221, 225
Kornilov 130, 174, 178, 196, 208, 212, 218, 269, 278
Krepost 5, 123, 251, 255
Küçük Kaynarca 6, 61, 62, 123, 246, 255
Kutsal Topraklar 205, 206

L

Liman 62, 65, 68, 86, 94, 108, 140, 143, 146, 147, 155, 164, 195, 202, 203, 214, 216, 239, 240, 242, 245, 248, 250, 251
Liverpool 25, 80, 99, 102, 140
Lloyd XX, 10, 17, 35, 77, 79, 80, 81, 87, 89, 90, 91, 92, 95, 99, 100, 102, 106, 110, 112, 114, 115, 119, 122, 126, 127, 129, 132, 136, 137, 141, 142, 145, 147, 148, 153, 155, 156, 160, 162, 165, 166, 167, 169, 170, 174, 184, 189, 192, 223, 245, 256
Londra XIX, 10, 48, 65, 66, 80, 85, 86, 91, 92, 100, 101, 102, 106, 117, 126, 135, 136, 137, 141, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 168, 169, 170, 172, 174, 235, 236, 237, 256

M

Macaristan 88, 91, 99, 101, 134
Makedonya 57, 135, 152, 177, 258, 288
Mariupol 21, 23, 43, 64, 75, 76, 273
Marsilya XXII, 22, 23, 24, 25, 37, 40, 42, 43, 45, 46, 51, 57, 71, 73, 83, 99, 101, 102, 126, 130, 142, 149, 153, 174, 193, 273
Mehmet Ali Paşa 8, 165
Mersin VI, XIII, 54, 55, 58, 109, 122, 140, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 167, 174, 177, 185, 189, 217, 224, 237, 238, 247, 250, 251, 257, 288
Merzifon 94
Mesajeri Maritim XII, XX, 10, 17, 21, 77, 83, 89, 90, 91, 92, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 113, 114, 115, 122, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 135, 136, 141, 142, 145, 148, 149, 151, 153, 154, 155, 157, 158, 162, 164, 167, 174, 184, 194, 213, 222, 223, 251, 256
Messageries İmperielis 19
Mihail Andreyeviç Pleşeyev 2
Mısır XIII, 8, 47, 58, 62, 81, 87, 90, 105, 106, 141, 144, 146, 147, 158, 160, 165, 166, 167, 168, 170, 171, 172, 173, 181, 182
Moscovy Companya 4
Moskova XV, 2, 3, 4, 26, 27, 30, 48, 82, 134, 147, 169, 171, 249
Moskova Knezliği 2, 3

N

Nakliyat V, 10, 15, 126, 160, 193, 194, 251
N. A. Novoselskiy 15, 23, 24, 31, 238
Naslednik 11, 32, 125
Nikolay Andreyeviç Arkas 18
Nikolayev 11, 22, 23, 25, 32, 40, 42, 43, 45, 46, 52, 53, 55, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 113, 116, 124, 136
Novorossiysk Vapur Şirketi 12, 15

O

Odesa XII, XXII, 7, 11, 15, 16, 17, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 43, 45, 48, 49, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 63, 64, 65, 67, 68, 70, 74, 75, 76, 79, 80, 82, 89, 92, 94, 97, 99, 105, 106, 109, 110, 111, 112,

113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 124, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 138, 139, 141, 145, 146, 147, 149, 152, 166, 167, 168, 171, 173, 174, 175, 177, 178, 185, 196, 201, 202, 206, 208, 216, 221, 243, 249, 255, 257, 269, 270, 279, 288, 291
Odesa Demiryolu 48, 110, 130
Oltu 197
Ordu 77, 80, 82, 89, 90, 92, 94, 95, 97, 99, 100, 102, 103, 105, 107, 119, 185, 200, 257, 269, 284, 288
Ortodoks VII, 27, 164, 188, 204, 205, 206, 207, 210, 225, 238
Osmanlı V, VI, VII, VIII, X, XIV, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 21, 22, 25, 36, 47, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 61, 62, 63, 65, 68, 71, 72, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 116, 117, 121, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 131, 134, 135, 138, 139, 140, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 168, 170, 171, 172, 174, 176, 178, 179, 180, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 250, 251, 252, 255, 256, 257, 258, 269, 270, 273, 291
Osmanlı-Rus Harbi 12, 47, 52, 54, 55, 56, 71, 85, 86, 116, 163, 196, 221, 222, 257
Ovidiopol 23, 31, 43, 273

P

Pamuklu 87
Panhellenique 106, 153
Paquet Kumpanyası 99, 104, 193
Paris Antlaşması 12, 13, 17, 18, 59, 63, 256
Peninsular Oriental 17, 77, 126, 167
Pervenets 71, 257
Petersburg XIV, 2, 3, 7, 10, 11, 12, 15, 18, 19, 21, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 40, 43, 48, 51, 52, 53, 54, 57, 65, 66, 82, 85, 93, 97, 99, 107, 122, 125, 145, 157, 173, 176, 206, 207, 218, 232, 233, 238, 239, 241, 242, 246, 247, 248, 249, 250, 253, 256, 276, 288
Petro 4, 5, 11, 20, 32, 61, 112, 123, 125, 219
Petrol 67, 85, 87, 103
Peyk-i Şevket 11
Piyano 83, 115, 133, 169
Port-Said 49, 51, 58, 152, 166, 171, 174, 179, 288
Posta İdaresi 81, 108, 185, 187, 257
Poti 43, 44, 51, 67, 75, 80, 81, 82, 83, 84, 89, 99, 130, 173, 197, 288

R

Redut Kale 79, 80, 97
Reni 16, 23, 112, 113, 118, 119, 273
Rion 40, 42, 45, 65, 71, 84
Rion Çekme Vapur Seferleri 40, 42, 45
Rize 82, 92, 99, 101, 105, 185, 193, 200, 258, 269, 283, 288
Robert Fulton 10, 11, 252
Rodos 21, 23, 152, 166, 273, 288
ROPİT X, XII, XIII, XV, XVI, XVII, XIX, XX, XXI, 1, 2, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86,

87, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 122, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 185, 186, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 218, 221, 222, 223, 225, 226, 238, 269, 270, 271, 274, 275, 276, 277, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 291, 292
Rostand Kumpanyası 126
Rumeli 54, 77, 95, 112, 133, 134
Rus Çarlığı, XXI
Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası V, VI, VII, X, XXI, 1, 19, 47, 52, 121, 122, 204, 221, 270, 288

S

Sakız Adası 122, 152, 174
Sanayi Devrimi XIX, 9, 10, 61, 219, 245
Şarap 103
Şeker 87, 181
Selanik 40, 41, 42, 45, 46, 58, 99, 109, 119, 126, 135, 140, 141, 143, 145, 146, 148, 152, 153, 167, 175, 177, 185, 194, 211, 224, 248, 257, 288
Seyr-i Sefain İdaresi 12
Sinop 55, 77, 80, 89, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 99, 103, 105, 106, 108, 173, 176, 185, 217, 257, 288
Sivas 94
Sivastopol 1, 2, 23, 31, 32, 37, 38, 43, 51, 52, 54, 55, 56, 64, 71, 74, 75, 76, 89, 127, 128, 131, 133, 134, 168, 173, 182, 195, 222, 257, 270, 288, 291
Slav 58, 123, 194
Soçi 75, 89, 269, 276
Sohum 75, 78, 80, 89, 173
Sünne 16, 23, 111, 112, 113, 114, 118, 214
Sürat 11, 256
Suriye 95, 104, 142, 155, 156, 161, 163, 170, 176, 208, 209, 225, 238
Süveyş Kanalı 119, 122, 155, 164, 168, 169, 288
Swift 11, 124, 256

T

Taganrog XII, 21, 23, 27, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 51, 55, 63, 64, 68, 76, 89, 123, 128, 129, 130, 134, 136, 146, 270, 290
Taman 23, 31, 37, 40, 42, 43, 45, 46, 70, 273
Temruk 43
Tiflis 82, 86, 249
Trablus 58, 109, 175, 218, 288
Trabzon V, XII, 37, 41, 43, 55, 58, 62, 67, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 107, 109, 112, 119, 126, 140, 173, 184, 185, 186, 192, 193, 199, 216, 217, 224, 238, 243, 244, 249, 250, 252, 257, 270, 284, 288
Triyeste 22
Tuna Nehri 1, 2, 110, 111, 112, 241
Türk VIII, XVIII, 2, 3, 4, 6, 14, 47, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 80, 91, 109, 123, 146, 154, 155, 180, 205, 226, 238, 243, 244, 245, 246, 247, 250, 252
Tüzük 26

U

Un 87, 88, 90, 181
Ünye 94, 97, 99, 108, 200
Uzak Doğu 2, 73, 166, 168, 169

V

V. A. Kokorev 26, 29
Vapur V, VI, VII, X, XII, XV, XVI, XX, XXI, 1, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 22, 26, 31, 36, 40, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 52, 56, 59, 63, 64, 70, 71, 76, 79, 85, 89, 94, 100, 104, 105, 112, 113, 117, 118, 119, 121, 122, 125, 179, 183, 184, 185, 193, 197, 204, 210, 211, 216, 221, 225, 240, 241, 251, 256, 258, 269, 270, 272, 288
Varna 58, 77, 92, 105, 109, 133, 134, 288
Venedik 55
Vesta 53, 54, 216, 269, 278
Vladimir 11, 27, 28, 53, 54, 215, 216

Y

Yafa 21, 23, 43, 119, 122, 152, 166, 169, 170, 172, 174, 175, 179, 184, 185, 206, 208, 209, 257, 269, 273, 282, 288
Yahudi 164, 176, 200, 201, 202, 203, 204, 239
Yelkenli 1, 88, 91, 101, 159
Yeysk 21, 23, 43, 64
Yozgat 94
Yunan XVI, XXII, 57, 58, 79, 86, 88, 91, 92, 93, 95, 101, 102, 106, 108, 112, 117, 118, 128, 135, 138, 142, 144, 145, 147, 148, 153, 158, 160, 162, 165, 172, 186, 208, 215

Z

Zeytin 150

EKLER

EKLER LİSTESİ

EK-1 : ROPİT'in Kurucularından Nikolay Andreviç Arkas 360

EK-2 : 3 Ağustos 1856 yılında kurulan Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Nizâmnâmesinin Osmanlı Devletine Takdim Edilen Hülasası 361

EK-3 : ROPİT'in Tanıtım Afişi 363

EK-4 : ROPİT Hissesi 364

EK-5 : Rusya'nın İlk Buharlısı Elizabet 364

EK-6 : Nikolay II Vapuru 365

EK-7 : ROPİT'in Soçi'deki İskelesi 365

EK-8 : ROPİT'in Novorossisk'ideki İskelesi 366

EK-9 : ROPİT' Yunano Vapuru 366

EK-10 Vesta Vapuru 367

EK-11 : Kornilov Vapuru 367

EK-12 : Odesa Limanında Yolcu Bekleyen Suvorov Vapuru 368

EK-13 : İmparatoriçe Yekatina II Vapuru 368

EK-14 : İmparator Aleksandr II Vapuru 369

EK-15 : ROPİT'in İstanbul Kartpostalı 369

EK-16 : ROPİT'in İstanbul Kartpostalı 370

EK-17 : ROPİT'in İstanbul Kartpostalı 370

EK-18 : ROPİT'in İzmir Kartpostalı 371

EK-19 : ROPİT'in Yafa Kartpostalı 371

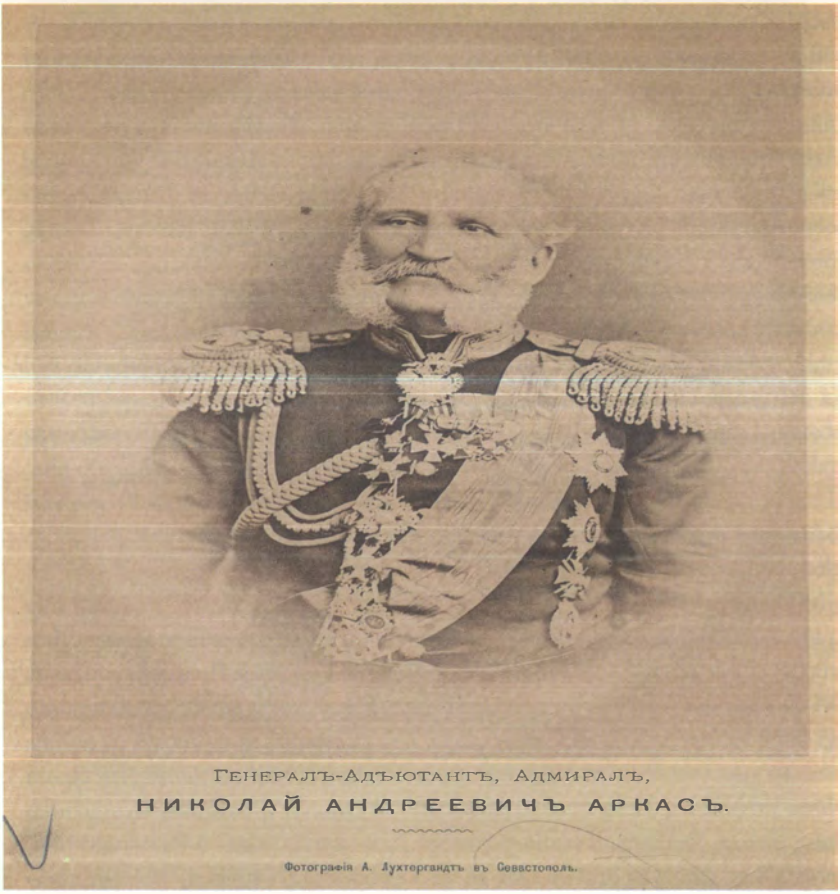
EK-20 : ROPİT'in Samsun Kartpostalı 372

EK-21 : ROPİT'in Rize Posta Ofisi Damgaları 372

EK-22 : ROPİT'in Ordu Posta Ofisi Damgaları 372

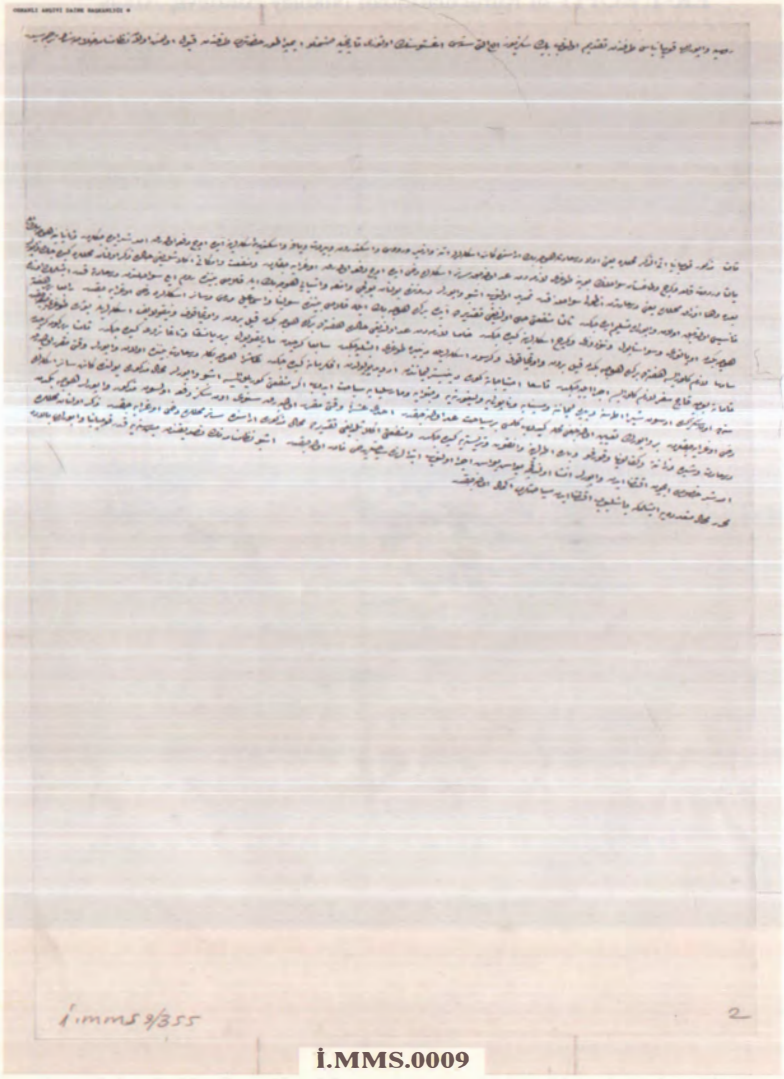
EK-23 : ROPİT'in Trabzon Posta Ofisi Damgaları 373
EK-24 : ROPİT'in Giresun Posta Ofisi Damgaları 373
EK-25 : ROPİT'in Samsun Posta Ofisi Damgaları 374
EK-26 : ROPİT'in İstanbul Posta Ofisi Damgaları 374
EK-27 : Ramanovlar Ailesi Posta Pulları 375
EK-28 1913'de Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Osmanlı Hatları 375
EK-29 : İskenderiye Çevresi Hattı 376
EK-30 : Anadolu Hattı 376
EK-31 : İstanbul-Taganrog Hattı 377
EK-32 : İstanbul-Odesa Hattı 377
EK-33 : İstanbul-Sivastopol Hattı 378
EK-34 : ROPİT'in Tüm Hatları 379
EK-35 : ROPİT'in Tüm Hatları 380

EK-1: ROPİT'in Kurucularından Nikolay Andreviç Arkas[1022]



[1022] *General Adyutant Admiral, Nikolay Andreeviç Arkas,* Biografiçeskiy Oçerk Sostavlennıy A. M. Denisovım, Sevastopol 1877, s. 189; *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1914.*

EK-2: 3 Ağustos 1856 yılında kurulan Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasının Nizâmnâmesinin Osmanlı Devleti'ne Takdim Edilen Hülasası[1023]



[1023] *BOA. İ.MMS.* 9/355, 4 Şubat 1857.

Tercümesi

Rusya Vapurları Kumpanyası tarafından takdîm olunub bin sekiz yüz elli altı senesi Ağustosu'nun otuzu târihli haşmetlü imparator hazretleri tarafından kabul olunmuş olan nizâmnâme hülâsasının tercemesidir.

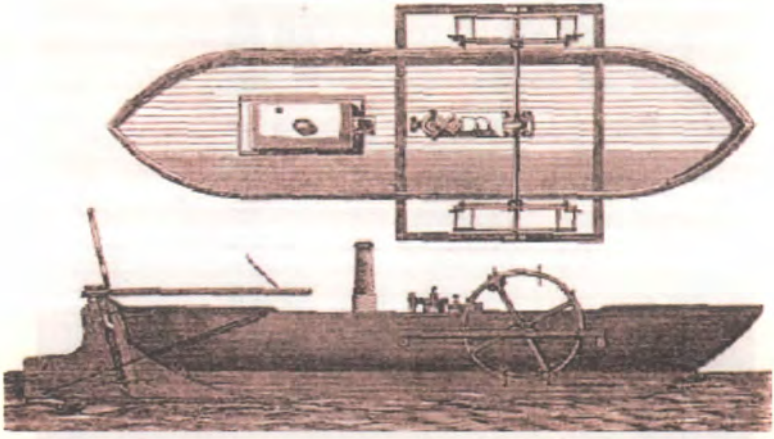
Sâlisen mezkûr kumpanya âtîü'z-zikr mahallere ya'nî evvela Der-Sa'âdetle Hocabey arasında kâin iskelelerle Atina ve İzmir ve Rodos ve İskenderun ve Beyrut ve Yafa ve İskenderiye iskelelerine ayda üç def'a olarak amed-şod ideceklerdir ve sâniyen yine Hocabey ile Yalta ve Redut Kal'a ve Kerç ve Dağıstan sevâhilinin boyuna doğru lâzımeden 'add olunacak sâir iskelelere dahî ayda üç def'a olarak uğrayacaklardır ve menfa'at ve imkânı anlaşıldığı hâlde zikr olunan mahallere gidecek vapurlar ba'dehû daha uzak mahallere ya'nî Der-Sa'âdet'den Anadolu sevâhiline kadar temdîd olunub işbu vapurlar derûnunda bulunan yolcu ve emti'a ve eşyâyı Hocabey ile Kalas beyninde Rum İli sevâhilinden Der-Sa'âdet'e kadar işlemek üzere te'sîs olunacak olan vapurlara teslîm idecekdir. Sâlisen menfa'ati hiss olunduğu takdîrde ayda bir kere Hocabey ile Kalas beyninde Sülina ve İsmail ve Reni ve sâir iskelelere dahî uğrayacakdır. râbi'an beher hafta Hocabey'den Evpatorya ve Sivastapol ve Yalta ve Kerç iskelelerine gidecekdir. Hâmisen lâzımeden 'add olunduğu hâlde haftada bir kere Hocabey'den Kılburun ve Özi ve Nikolayef iskeleleriyle Bug'a doğru çıkacakdır. Sâdisen lâzım gelür ise haftada bir kere Hocabey'den Kılburun ve Özi ve Kerson iskeleleriyle Dinyeper'e doğru işleyecekdir. Sâbi'ân Kerç'den Mariupol-Berdyansk ve Taganro'a gidecekdir. Sâminen beher gün Kerç'den Taman'a yevmiye kaç sefer lazım gelür ise icrâ eyleyecekdir. Tâsi'ân ihtiyâcâta göre Dinyester Limanı'ndan Ovidiopol'den(Hacıdere) Akkirman'a gidecekdir. 'Âşiran Hocabeyle Der-Sa'âdet beyninde olan vapurlar vakti mukarrer olmayarak senede on sekiz kere Edsun Şira Adası'na ve Pire Limanı'na ve Mesina'ya ve Napoli'ye ve Ligorta'ya ve Cenova'ya ve Marsilya'ya seyâhat idüb eğer menfa'ati görülür ise işbu vapurlar mahâll-i mezkûre yolunda kâin sâir iskelelere dahî uğrayacaklardır. Bir vapurun ta'yîn olacağı mahalle gidüb gelmesi bir seyâhat 'add olunacakdır. İhdâ 'aşaran vakti mukarrer olmayarak senevî on sekiz def'a olsun mezkûr vapurlar Hocabey'den Der-Sa'âdet ve Şire ve Zanta ve Kefalonya ve Korfu ve Bara Adaları'na ve Ankon ve Teriste'ye gidecekdir ve menfa'ati anlaşıldığı takdîrde mahâll-i mezkûre arasında sâir mahallere dahî uğrayacakdır zikr olunan mahallere âmed-şod husûsu içün iktizâ iden vapurlar inşâ olundukca yavaş yavaş icrâ olunub ibtidâlarında seyâhatleri dahî nâdir olacakdır. İşbu nizâmnâmenin tasdîkinden beş seneye kadar kumpanya vapurları bâlâda muharrer mahâll-i mue'addideye işlemeğe başlayub iktizâ iden seyâhatleri ikmâl olunacakdır.

EK-3: ROPİT'in Tanıtım Afişi[1024]

[1024] *Putevoditel Russkago Obşestva Parohodstva i Torgovli 1913.*

EK-4: ROPİT Hissesi

EK-5: Rusya'nın İlk Buharlısı Elizabet[1025]



[1025] Viktor Sergeyevich Shitarov, Teper o Nachale Parokhodostroyeniya v Rossii.", *Dvigately* № 6 (102) 2015, s. 64.

EK-6: Nikolay II Vapuru[1026]

Русское Общество Пароходства и Торговли
Compagnie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce
Пароходъ „Императоръ Николай II"
Paquebot „Empereur Nicolas II."

[1026] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *Russkoe Obşestvo Parohodstva i Torgovli1856-1932,* Leko , Saint-Petersburg 2009.

EK-7: ROPİT'in Soçi'deki İskelesi[1027]

[1027] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

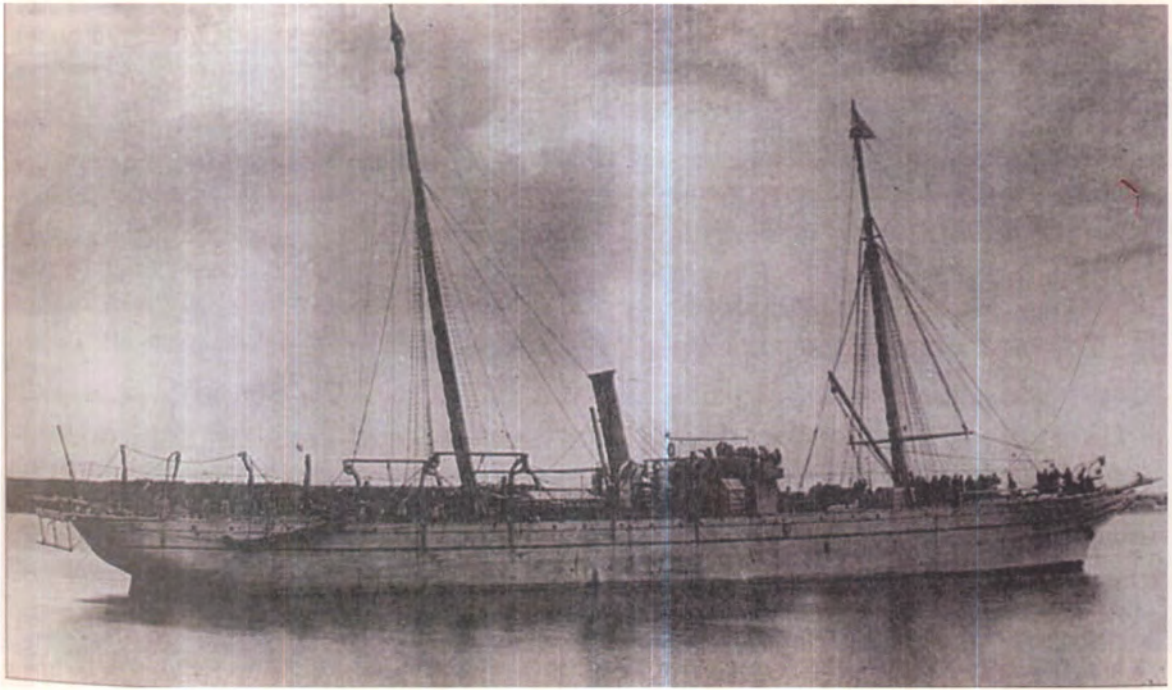
EK-8: ROPİT'in Novorossiski'deki İskelesi[1028]

[1028] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

EK-9: *ROPİT' Yunano Vapuru*[1029]

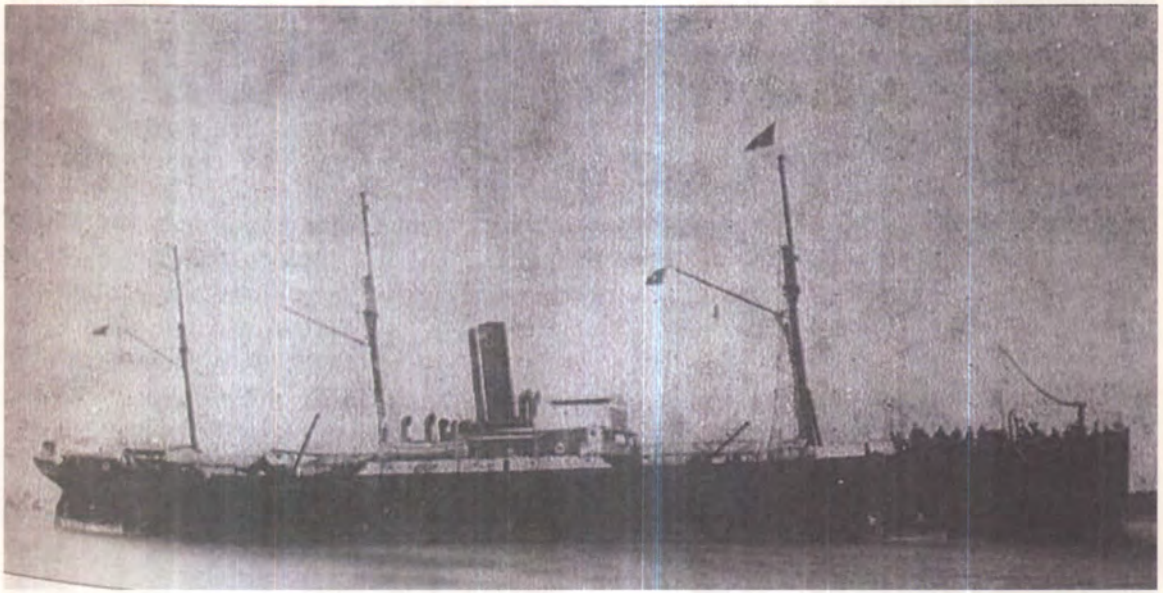
[1029] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

EK-10: Vesta Vapuru[1030]



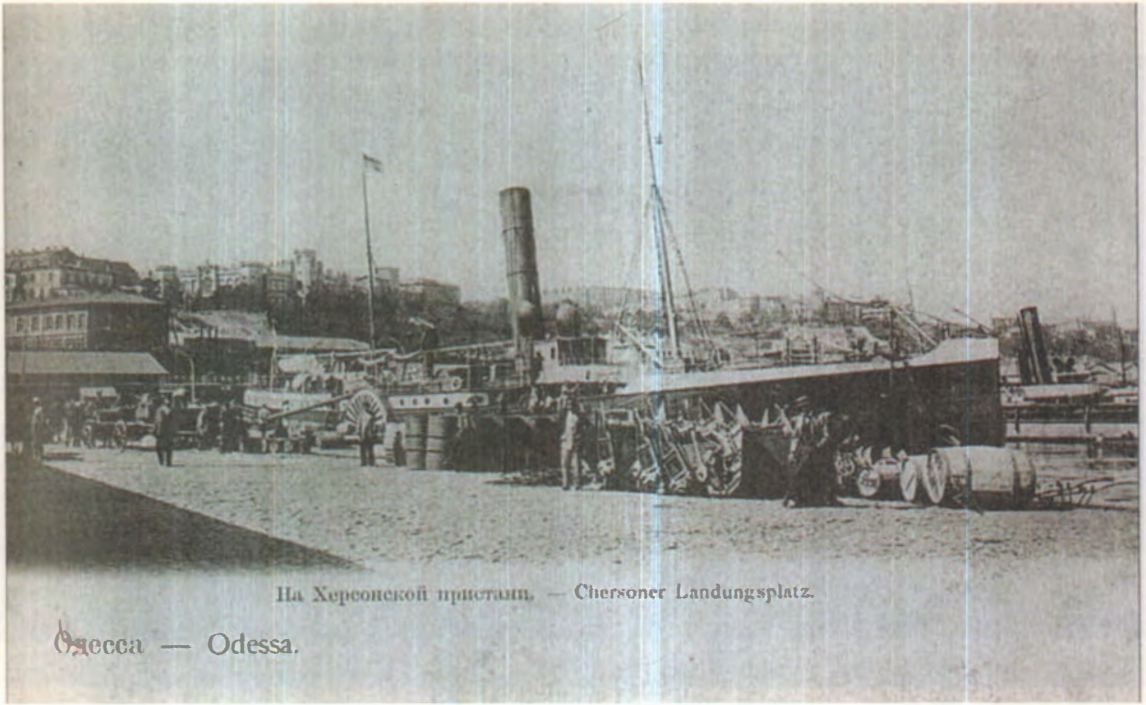
[1030] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

EK-11: Kornilov Vapuru[1031]



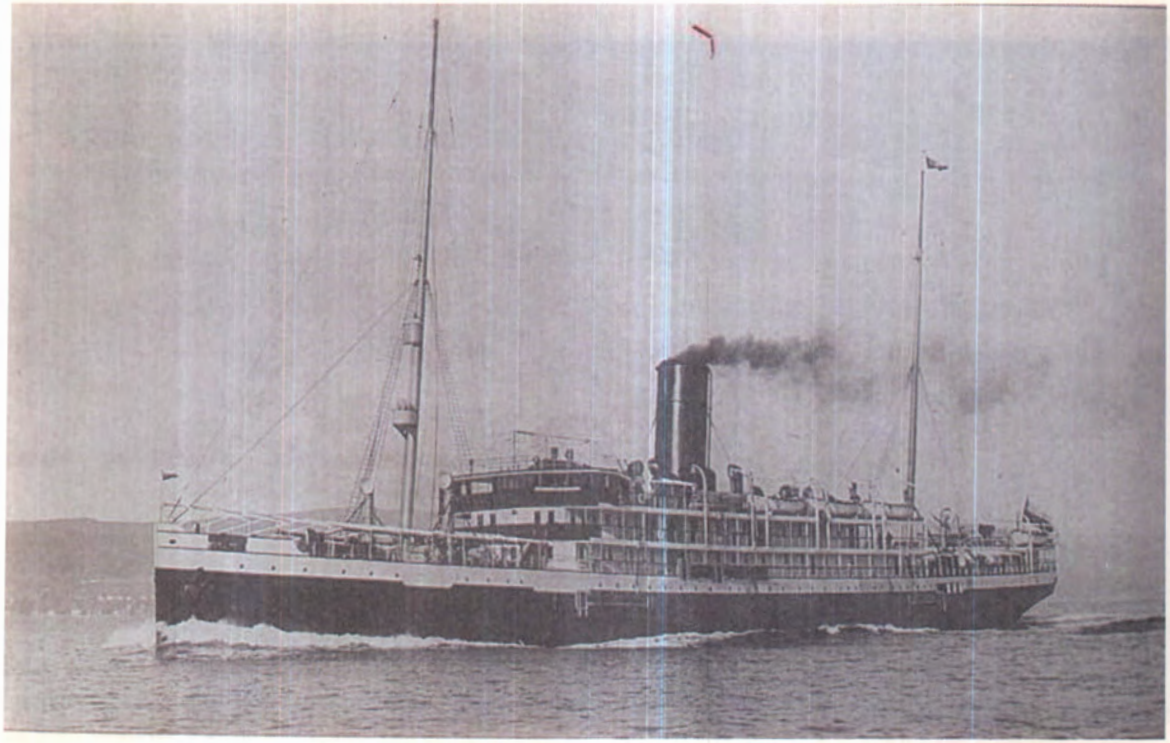
[1031] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

EK-12: Kerson Limanında Yolcu Bekleyen Odesa Vapuru[1032]



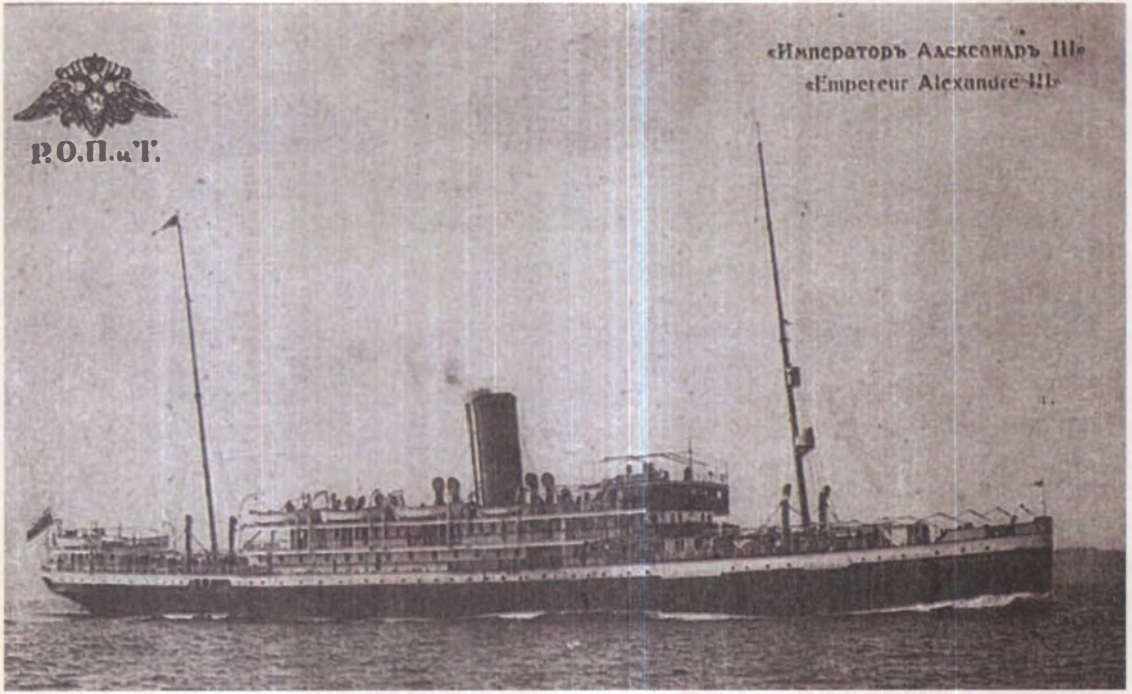
[1032] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

EK-13: İmparatoriçe Yekatina II Vapuru[1033]



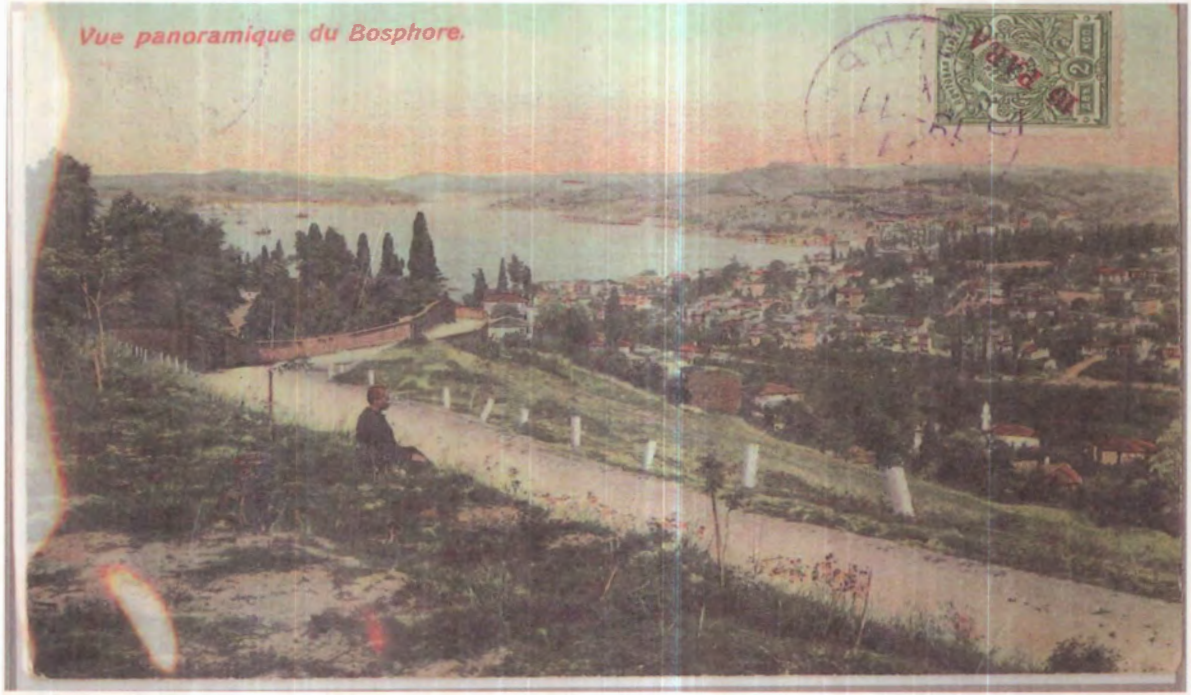
[1033] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

EK-14: İmparator Aleksandr II Vapuru

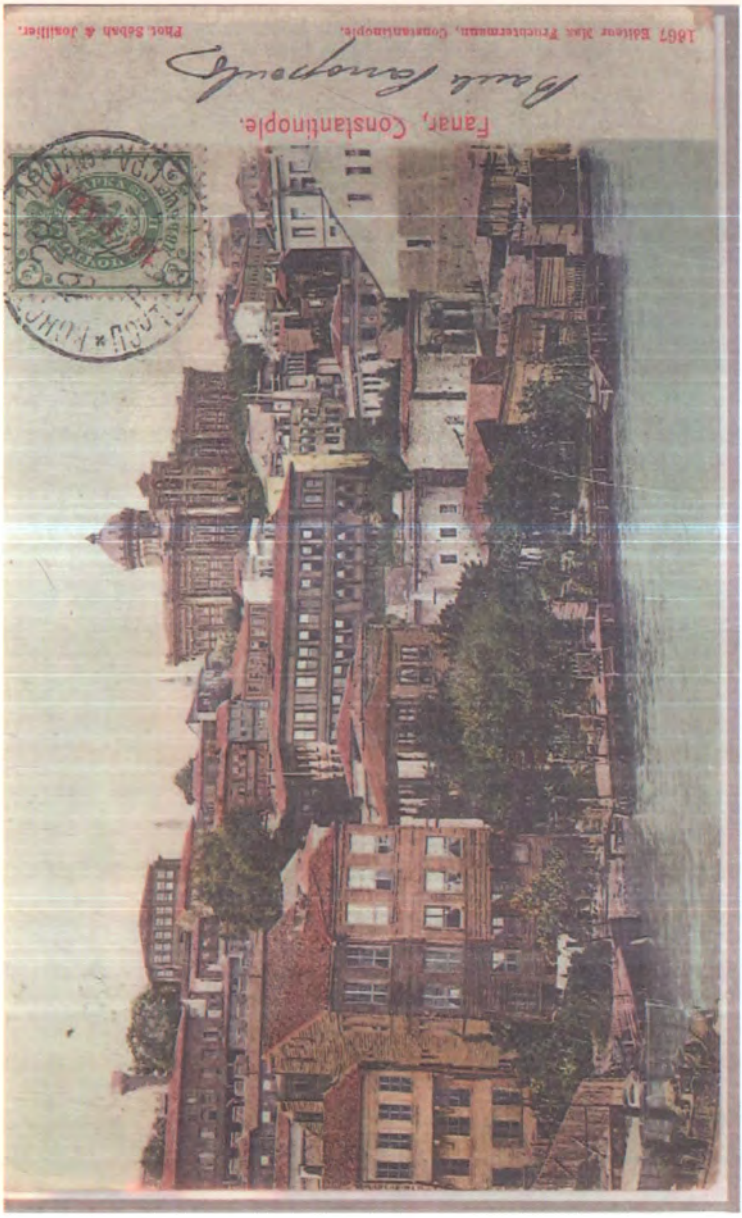


[1034] Trifonov Yu.N., Lemachko B.V, *a.g.e.*

EK-15: ROPİT'in İstanbul Kartpostalı[1035]



[1035] David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

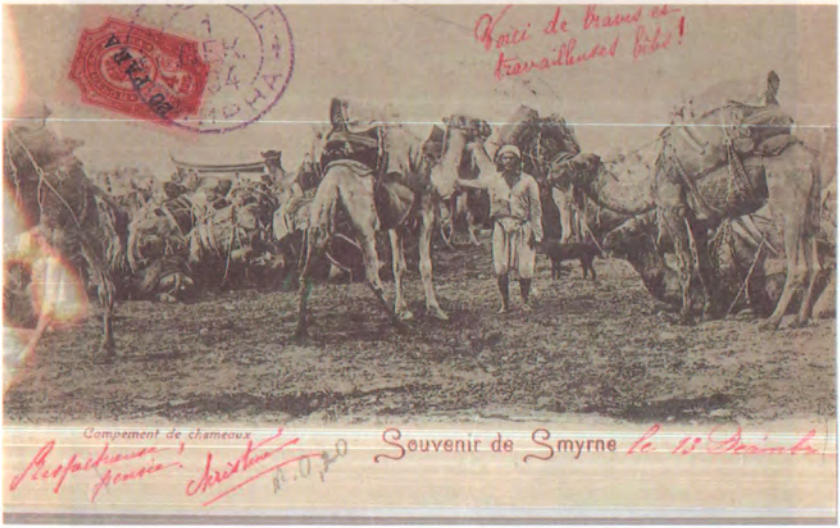


EK-16: ROPİT'in İstanbul Kartpostal

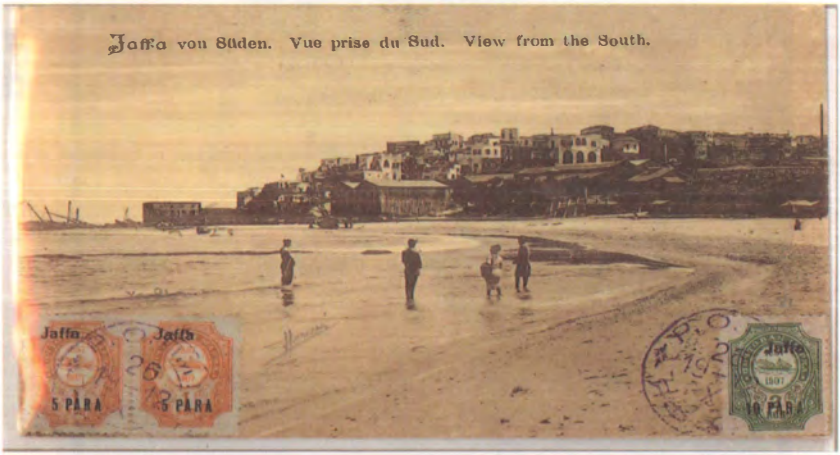
EK-17: ROPİT'in İstanbul Kartpostalı

5 PARA
Zirhli Kiourd Mehmed Kiourt Mehmed dit (Le Cuirassier)
Djivedjik Comique
Selim viren Yamizari neferi Soldat Militaire des Janissaires
Kelzeli yamicheri neferi Soldat des Janissaires dit (Kelzeli)
Adjemi ghilan Garcon Rouge
Soldat Garde Superieur pendant la guerre

EK-18: ROPİT'in İzmir Kartpostalı



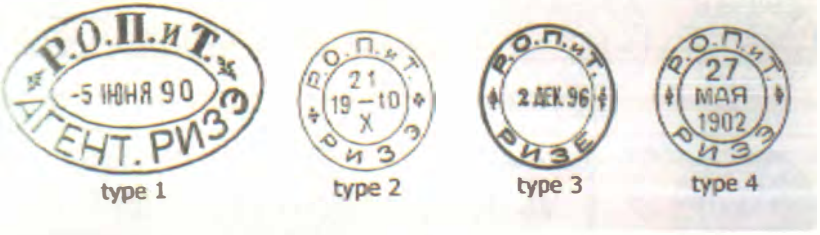
EK-19: ROPİT'in Yafa Kartpostalı



[1036] David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

EK-20: ROPİT'in Sam

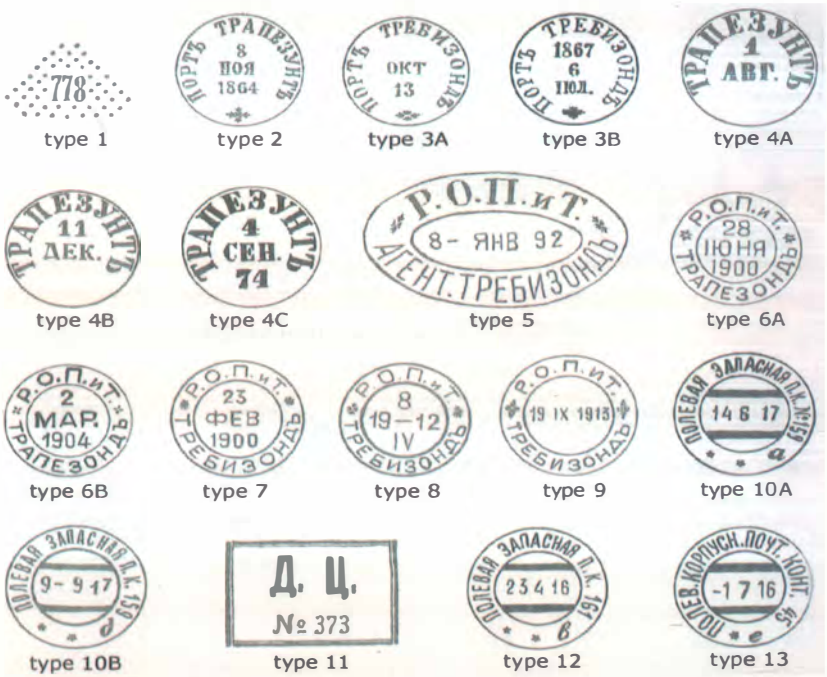
EK-21: ROPİT'in Rize Posta Ofisi Damgaları



[1037] David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

EK-22: ROPİT'in Ordu

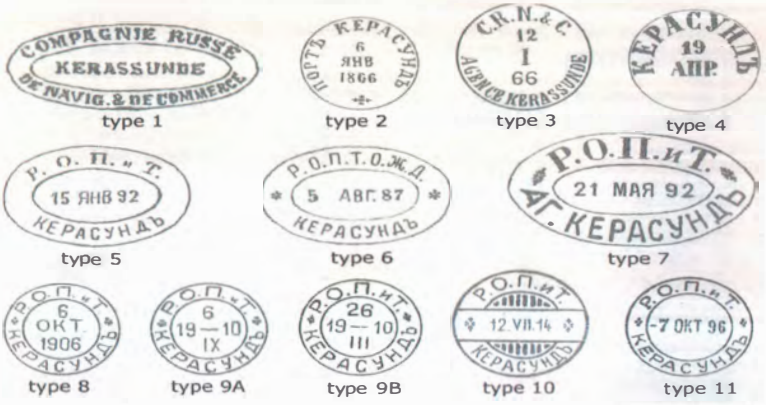
EK-23: ROPİT'in Trabzon Posta Ofisi Damgaları[1039]



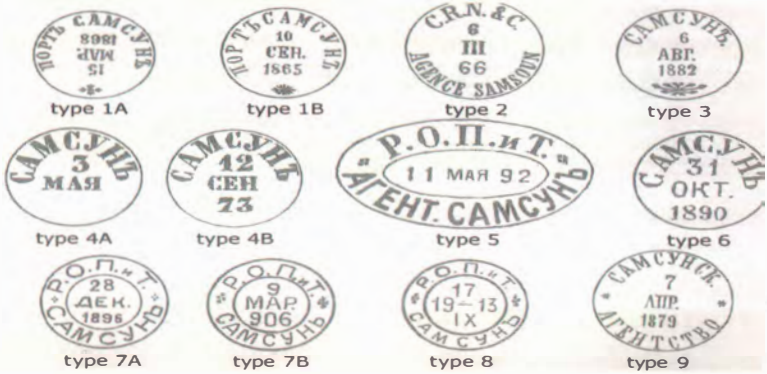
1038 David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

1039 David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

EK-24: ROPİT'in Giresun Posta Ofisi Damgal

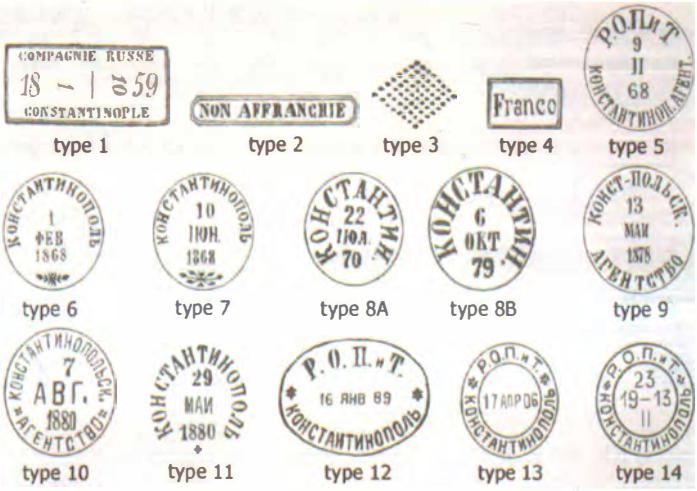


EK-25: ROPİT'in Samsun Posta Ofisi Damgaları[1040]



[1040] David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

EK-26: ROPİT'in İstanbul Posta Ofisi Damgaları[1041]



[1041] David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

EK-27: Ramanovlar, Posta Pulları[1042]

5pa on 1k

10pa on 2k

15pa on 3k

20pa on 4k

1pi on 10k

1 ½pi on 15k

2pi on 20k

2 ½pi on 25k

3 ½pi on 35k

5pi on 50k

7 pi on 70k

10pi on 1r.

20pi on 2r.

30pi on 3r.

50pi on 5r.

[1042] David Feldman, *Kişisel Arşivlerinden Derlenmiş Görsellerdir.*

EK-28: 1913'te Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Osmanlı Hatları

Hatlar	**Güzergâh**
Doğrudan İskenderiye	Odesa-İstanbul-Çanakkale-İzmir-Pire-İskenderiye
İskenderiye Çevresi	Odesa-İstanbul-Çanakkale-Midilli-Sakız-Rodos-Mersin-İskenderun-Trablus-Beyrut-Hayfa-Yafa-Port-Said-İskenderiye
Makedonya-İskenderiye	Odesa-İstanbul-Çanakkale-Selanik-İzmir-Sakız-Rodos-Mersin-İskenderun-Trablus-Beyrut-Hayfa-Yafa-Port-Said-İskenderiye
Bulgar-Anadolu	Odesa-Varna-Burgas-İnebolu-Sinop-Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon-Rize
Anadolu	Poti-Batum-Rize-Trabzon-Giresun-Ordu-Samsun-Sinop-İnebolu-İstanbul
Odesa-İstanbul	Odesa-İstanbul
Sivastopol-İstanbul	Sivastopol-İstanbul
Kafkas-Anadolu	Poti-Batum-Rize-Trabzon-Giresun-Ordu-Samsun-Sinop-İnebolu-İstanbul
Karadeniz-Baltık	Odesa'dan Petersburg'a (-İstanbul-Çanakkale-Selanik)
İran	Odesa-İstanbul-Çanakkale-İzmir-Beyrut-Yafa-Port-Said-Süveyş Kanalı-Basra Körfezi

EK-29: İskender

EK-30: Anadolu Hattı

EK-31: İstan

EK-32: İstanbul-Odesa Hattı

EK-33: İstanbul-

EK-34: ROPİT'in Tüm Hatları

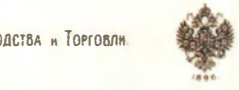
EK-35: ROPİT'in Tüm Hatları

OSMANLI SULARINDA RUS VAPURLARI

BUHARLI ÇAĞINDA RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI (1856-1914)

19. yüzyıla gelindiğinde büyük devletlerin siyasi alandaki gücü ve konumu, deniz ticareti ve iktisadi alandaki gücüyle orantılı bir şekilde var olabilmekteydi. Bu yüzyıl daha önceki yüzyıllara oranla, sivil ve askeri ilişkilerin birbirine daha fazla karıştığı ve birinin diğerini beslediği ya da birindeki eksikliğin diğerindeki eksikliği pekiştirdiği bir dönemdi. Bu yüzyılda her alanda olduğu gibi denizcilik ve iktisadi alanda liberal hareketlerin merkeziyetçi ya da devletçi ekonomiye karşı başkaldırdığı ve nihayetinde peşinden sürüklediği bir süreç yaşanmaktaydı. İstikbalin denizlerde ve deniz nakliyatında olduğu bir dönemde, büyük devletler dünya ekonomik arenasında nüfuz edinebilmek gayesiyle birbiri ardına filosunda buharlı makinelerden oluşan deniz taşıtlarına ulaşmanın yollarını ve çarelerini aradılar. Öncülüğünü Büyük Britanya'nın yaptığı bu süreç her devlette etkisini farklı bir şekilde derinden hissettirdi. Denizlerdeki devrim karalardaki endüstriyel devrimle bütüncül ve tamamlayıcı bir yapıda olmaktaydı. Çok yönlü bu devrimi birlikte götürmeyi başaran İngiltere, Fransa gibi Avrupalı devletler Çarlık Rusya'sı, Osmanlı ve Avusturya gibi devletlere oranla açık ara üstün oldular. Bu teknolojiye bir an önce kavuşmak arzusunda olan Çarlık Rusya'sı, bu sürece bizzat devletçi ve yarı liberal bir şekilde ancak 1856 yılında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası ile dâhil olabildi.

Русское Общество Пароходства и Торговли



Compagnie Russe de Navigation a Vapeur et de Commerce

ISBN 978-975-1744-82-1

Fiyatı: 50,00 TL